



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Sottocommissione VIA

* * *

Parere n. 1.087 del 22 maggio 2024

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i></p> <p>Terminale di Porto Viro - "Incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm³ per anno e della capacità non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm³ per anno.</p> <p>ID_VIP: 10615</p>
Proponente:	<p>Terminale GNL Adriatico S.r.l.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS- Sottocommissione VIA

1. Richiamata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” (d’ora innanzi d. lgs. n. 152/2006) e in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS) e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020, del Ministro per la Transizione Ecologica n. 11 del 13 gennaio 2022 e del Ministro dell’Ambiente e della Sicurezza energetica n. 157 del 10 maggio 2023; n. 196 del 13 giugno 2023, n. 249 e 250 del 1° agosto 2023 e n. 286 del 1° settembre 2023;

2. Richiamate le norme e i principi che regolano la verifica di assoggettabilità a VIA (c.d. “screening”), e in particolare:

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” e ss.mm.ii. e in particolare:
- l’art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, secondo cui “si intende per”:
 - lett. c) “Impatti ambientali: effetti significativi, diretti e indiretti, di un programma o di un progetto, sui seguenti fattori: Popolazione e salute umana; biodiversità, con particolare attenzione alle specie e agli habitat protetti in virtù della direttiva 92/43/CEE e della direttiva 2009/147/CE; territorio, suolo, acqua, aria e clima; beni materiali, patrimonio culturale, paesaggio, interazione tra i fattori sopra elencati. Negli impatti ambientali rientrano gli effetti derivanti dalla vulnerabilità del progetto a rischio di gravi incidenti o calamità pertinenti il progetto medesimo”;
 - lett. m), Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto”;

- l'art. 19, recante "Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA", e in particolare il comma 5, secondo cui "L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi" (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006, come sostituiti, modificati e aggiunti dall'art. 22 del d.lgs. n.104 del 2017 e in particolare:
 - All. IV-bis, recante "Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19";
 - All. V, recante "Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19";
- il decreto MATTM n. 52 del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";
- il decreto MATTM n. 308 del 24 dicembre 2015 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il d.P.R. n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;
- le Linee guida ISPRA n.133/2016 per la valutazione integrata di impatto ambientale e sanitario (VIAS) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA);
- Le Linee guida per la valutazione di impatto sanitario ISTISAN 19/09 19/9 - (d.lgs 104/2017).

3. Dato atto che:

- il progetto rientra tra quelli sottoposti a verifica di assoggettabilità nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 2 lettera h denominata "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II) e che prevede modifiche o estensioni la cui realizzazione

potenzialmente può produrre impianti ambientali significativi e negativi all'istanza in esame, in quanto acquisita in data 20/11/2023, si applica il d.lgs n. 152/2006 nel testo vigente **dopo** delle modifiche introdotte con d.l. 16 luglio 2020 n. 76, recante 'Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale', convertito in l. n. 120 del 11 settembre 2020 (v. art. 50, comma 3 dl n. 76/20).

4. Rilevato che:

4.1. in ordine alla presentazione della domanda:

- La Terminale GNL Adriatico S.r.l. (d'ora innanzi Proponente) ha presentato in data 20/11/2023 la domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del d.lgs 152/2006 del progetto "Terminale di Porto Viro - "Incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm³ per anno e della capacità non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm³ per anno" acquisita dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Divisione V – con prot. n. MASE 188491 del 20/11/2023, successivamente perfezionata con pec del 24/11/2023, acquisita con prot. 193897/MASE di pari data.
- la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale Valutazioni Ambientali, Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS (d'ora innanzi, Direzione) con prot. n. MASE 196180 del 30/11/2023 recante: [ID: 10615] – "Terminale di Porto Viro - Incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm³ per anno e della capacità non- costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm³ per anno". Procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA. Comunicazione procedibilità istanza, pubblicazione documentazione, e Responsabile del procedimento. La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS (d'ora innanzi CTVA), ha acquisito la comunicazione sulla procedibilità dell'istanza con prot. n. CTVA 13494 del 30/11/2023.
- La Regione del Veneto con nota prot. n. 30969 del 19/01/2024, acquisita dalla Direzione con prot. n. MASE 10420 dello stesso giorno, ha trasmesso le risultanze della seduta del Comitato Tecnico regionale VIA del 17/01/2024.
- Il dipartimento energia (ex direzione generale infrastrutture e sicurezza, ex divisione III- sicurezza e approvvigionamenti) con prot. n. MASE 26487 del 12/02/2024 ha inviato la Comunicazione di avvio del procedimento amministrativo e indizione della conferenza di servizi semplificata e in modalità asincrona per la richiesta di autorizzazione all'aumento della capacità massima di rigassificazione da 9.6 miliardi di Sm³ a 10,4 miliardi di Sm³/anno, di cui 9,5 miliardi di Sm³/anno costanti e 0,9 miliardi di Sm³ anno non costanti ai sensi dell'art 46 DL 159/2007 come convertito con legge n. 222/07 e ss.mm.ii e degli articoli 10 e 52-quater del DPR 8 giugno 2001 n. 327.
- Il Proponente con propria nota prot. n. ALNG-0283/23 ha inviato una comunicazione con oggetto: "Terminale GNL Adriatico Srl – PNRR- Misura M2C4 Investimento 3.5. Implementazione azioni di ripristino ecologico - banchi di ostriche nella zona di sicurezza del Terminale GNL Adriatico (RO). Art. 109 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. Conferenza di Servizi in forma simultanea ed in modalità

sincrona ai sensi dell'art. 14-bis, comma 7, della Legge 241/1990. Verbale della Conferenza di Servizi Venezia, 10/11/2023”. La nota è stata acquisita dalla Direzione con prot. n. 199211 del 05/12/2023.

- Il Proponente con nota prot. n. ALNG-0063/24, acquisita dalla CTVA con nota prot. n. 4324 del 03/04/2024, ha trasmesso un riscontro alle risultanze della seduta del Comitato Tecnico regionale VIA del 17/01/2024.
- Il Ministero della Cultura ha inviato il proprio parere con nota prot. n. MIC_SABAP_VR|02/01/2024|000061-P, acquisita dalla Direzione con nota prot. n. MASE 504 del 02/01/2024

4.2. In ordine alla pubblicità:

- ai sensi dell'art.19, commi 2 e 3 del d.lgs. n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata in allegato alla domanda è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente e la Direzione, con nota prot. n. MASE 196180 del 30/11/2023/2023 ha comunicato a tutte le Amministrazioni e a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione su detto sito della documentazione;

5. Considerato che:

- ai sensi dell'art. 19 del d.lgs. n. 152 del 2006 lo Studio Preliminare Ambientale (d'ora innanzi, SPA) deve indicare gli elementi di cui all'All. IV-bis della Parte II del d.lgs. n. 152 del 2006.
- lo SPA elaborato dal Proponente contiene la seguente documentazione:
 - o lo SPA con gli elementi indicati al punto 5.1 e in particolare i seguenti allegati accessibili al sito <https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Info/472>

Titolo	Sezione	Codice elaborato	Data
"Progetto di incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm ³ per anno e della capacità addizionale non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm ³ per anno Studio Preliminare Ambientale"	Studio Preliminare Ambientale	Studio-preliminare-ambientale	29/11/2023
Richiesta Integrazioni dalla Regione del Veneto	Richiesta Integrazioni della documentazione	MASE-2024-0010420	31/01/2024
Controdeduzioni Terminale GNL Adriatico S.r.l.	Controdeduzioni	MASE-2024-0062429	29/04/2024
Controdeduzioni di Terminale GNL Adriatico S.r.l.	Controdeduzioni	MASE-2024-0008266	12/02/2024

E le seguenti osservazioni:

Osservazione	Protocollo	Data
--------------	------------	------

Osservazioni del Parco Regionale Veneto, in data 29/12/2023	MASE-2023-0214237	05/01/2024
Osservazioni oltre i termini		
Ministero della Cultura - Direzione Generale Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Verona Rovigo e Vicenza in data 02/01/2024	MASE-2024-0000504	03/01/2024
Osservazioni dell'Ente Parco Regionale Naturale del Delta del Po, in data 03/05/2024	MASE-2024-0081453	06/05/2024
Osservazioni della Regione del Veneto - Giunta Regionale in data 09/05/2024	MASE-2024-0085634	10/05/2024

dalla documentazione prodotta dal Proponente - utile a verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi – risulta che:

6. Considerato e valutato che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'all. V, parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

6.1. In ordine alle caratteristiche del progetto

Il Terminale ha avviato il servizio di rigassificazione nel novembre 2009 e sono presenti le seguenti autorizzazioni:

- Parere di compatibilità ambientale di cui al DEC/VIA No.4407 del 30 Dicembre 1999.
- Decreto No.16767 del 7 Luglio 2000 (e successivo D. No.16781 del 4 Agosto 2000) dell'allora Ministero dell'Industria del Commercio e dell'Artigianato, oggi Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), è stata autorizzata l'installazione e la gestione
- Decreto di Compatibilità Ambientale di data 8 ottobre 2004 (DEC/DSA/2004/0866 – “Decreto 2004”);
- Decreto del 28 Luglio 2016 con cui la Direzione Generale per la Sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche del MiSE ha autorizzato ALNG all'esercizio definitivo del terminale di rigassificazione.
- Nel 2018, con nota prot. 9454 del 23 aprile 2018, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare escludeva che il progetto “Large Scale GNL” volto all'approdo di navi metaniere con capacità massima sino a 217.000 m3 rientrasse nella tipologia di cui alla lettera h), punto 2, dell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, non sussistendo potenziali impatti ambientali negativi e significativi addizionali rispetto a quanto valutato nell'ambito della procedura di VIA svolta in precedenza.

- Nel 2021 il MiTE - Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS - Sottocommissione VIA ha rilasciato il Parere n. 313 del 05/08/2021, in cui si accerta che il progetto di aumento della capacità di rigassificazione del Terminale da 8 a 9 miliardi di Sm³ per anno non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con le condizioni ambientali specificate nello stesso Parere.

6.1.1. Dimensioni e concezione dell'insieme del progetto

Il Terminale GNL Adriatico S.r.l. è il primo Terminale offshore al mondo a gravità ("Gravity Based Structure" o "GBS") per lo stoccaggio e la rigassificazione di Gas Naturale Liquefatto ("GNL"). E' localizzato nel Mar Adriatico settentrionale ed è appoggiato sul fondale marino ad una profondità di circa 29 m, a una distanza di circa 15 km dal punto di approdo a terra della condotta e a una distanza minima di circa 15 km dalla costa, a Nord-Est di Porto Levante, nel Comune di Porto Viro (RO). Il Terminale ha avviato le operazioni nel Novembre 2009, contribuendo in maniera sostanziale a migliorare la sicurezza degli approvvigionamenti di gas naturale per il sistema energetico nazionale, ed è inserito nell'elenco delle infrastrutture energetiche di interesse comune europeo, nonché nel primo elenco degli interventi di interesse strategico nazionale ai sensi dell'art. 1 della legge No. 443 del 2001 (Deliberazione CIPE No. 121 del 2001).

Il progetto contempla l'esercizio del Terminale con l'incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm³ per anno e della capacità non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm³ per anno. L'incremento della capacità totale già installata verrà conseguita con l'implementazione di specifici interventi impiantistici sul Terminale e presso la Stazione di Misura di Cavarzere (Venezia).

6.1.2. Utilizzazione di risorse naturali a seguito di intervento

6.1.2.1. Materie prime

Nella fase di cantiere, per quanto riguarda l'area della Stazione di Cavarzere sono previsti utilizzi di materiali per la costruzione del cantiere stesse quali calcestruzzo, carpenteria metallica; legno da costruzione; materiali per isolamento e prodotti di verniciature.

6.1.2.2. Fabbisogni idrici

In fase di cantiere per il Terminale, gli unici consumi idrici sono relativi agli usi civili connessi alla presenza del personale addetto all'installazione/sostituzione degli equipment, e non comporteranno un incremento del consumo di risorsa acqua mare rispetto ai consumi ordinari.

In fase di cantiere per la Stazione di Cavarzere, i prelievi sono dovuti soprattutto per l'umidificazione delle aree di cantiere per limitare le emissioni di polveri dovute alle attività di movimento terra e per gli usi civili connessi alla presenza del personale addetto alla costruzione. In considerazione della presenza di operai, si prevede un consumo idrico medio stimato di 400 l/giorno che saranno prelevati dal sistema idrico presente presso la stazione di Cavarzere.

In fase di esercizio per il Terminale, non si prevedono variazioni dei flussi idrici allo scarico finale, considerando una portata complessiva prelevata e scaricata pari a 29,000 m³/h.

6.1.3. Produzione di rifiuti

In fase di cantiere per il Terminale, le principali tipologie di rifiuti prodotti saranno i rifiuti tipici delle attività di cantiere, quali ad esempio: carta e legno proveniente dagli imballaggi delle apparecchiature, etc.; residui plastici; materiali bituminosi; residui ferrosi; materiali isolanti; oli.

Tutti i rifiuti saranno infine smaltiti o recuperati presso impianti autorizzati previa attribuzione del codice C.E.R. ed in completa ottemperanza delle normative vigenti in materia di rifiuti.

In fase di cantiere nella stazione di Cavarzere, le principali tipologie di rifiuti prodotti saranno i rifiuti tipici delle attività di cantiere, come indicato nel punto sopra.

6.1.4. Scarichi

In fase di cantiere relativi al Terminale, non sono previste interazioni con l'ambiente dovute allo scarico idrico diverse dalla consueta operatività di impianto. L'apporto agli scarichi idrici dovuto alle attività di cantiere sarà sostanzialmente riconducibile agli usi igienico-sanitari. Non si prevedono variazioni di portata dei reflui civili rispetto alla ordinaria operatività dell'impianto, che peraltro sono gestiti come rifiuti e non scaricati nell'ambiente.

In fase di cantiere relativi alla Stazione di Cavarzere, si avranno scarichi idrici sostanzialmente riconducibili agli usi igienico-sanitari. Le aree di cantiere saranno attrezzate con baracche/uffici provvisti di impianti igienico sanitari (wc chimici o visto il contesto urbano se possibile servizi collegati alla rete fognaria). Sulla base della stima degli addetti si ipotizza lo scarico di circa 0,5 m³/giorno di acque di tipo civile.

Per l'allontanamento delle acque meteoriche si sfrutterà la rete di drenaggio delle acque bianche esistente nella Stazione di misura di Cavarzere, modellando con pendenze adeguate le aree di lavoro.

6.1.5. Aspetti socio-economici

In fase di esercizio per il Terminale, il progetto di incremento di capacità comporterebbe potenzialmente l'aumento del traffico marittimo delle metaniere in arrivo al Terminale, fino a 120 navi con capacità fino a 145.000 Sm³ anziché le 110 navi attualmente previste, necessario a garantire l'approvvigionamento del GNL per l'aumento di capacità di rigassificazione. Per lo scenario futuro sono stati descritti 2 diverse ipotesi anche per navi Large Conventional da 175,000 m³ che rappresentano i casi limite più conservativi, in quanto l'arrivo effettivo sarà stabilito dalle reali condizioni di mercato e dalle evoluzioni tecnologiche.

6.1.6. Rischio gravi incidenti e/o calamità inclusi quelli dovuti al cambiamento climatico, in base alle conoscenze scientifiche, dei rischi per la salute umana, ecc.

- **Rischio idrogeologico**

Il territorio comunale di Cavarzere ricade all'interno di tre diversi bacini idrografici. Il bacino dell'Adige, il Bacino del Brenta-Bacchiglione ed il Bacino del Fissero Tartaro Canalbianco gestiti dalle rispettive Autorità di Bacino. L'area di interesse ricade nel territorio di competenza dell'Autorità di Bacino del Fissero Tartaro Canalbianco. L'area della Stazione di Cavarzere ricade in un'area a pericolosità idraulica moderata – aree soggette a scolo meccanico, non ricade comunque in aree a rischio idraulico e di allagamento. Tale area ricade in territori di bonifica che, per loro natura, sono caratterizzati da una condizione di potenziale pericolo.

Il Proponente ritiene di considerare tutto il territorio soggetto a bonifica con scolo meccanico o misto come avente un grado di pericolosità pari a P1.

L'area di progetto ricade in una zona a "rilevanza del fenomeno di subsidenza da alto ad altissimo", "area depressa", "pericolosità idraulica in riferimento al P.A.I".

- **Rischio sismico**

La zona sismica per il territorio di Cavarzere, indicata nell'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274/2003, aggiornata con la Deliberazione del Consiglio Regionale Veneto n. 67 del 3.12.2003 ed in seguito modificate con la D.G.R. No. 244 del 9 Marzo 2021, è la 3 – Zona con pericolosità sismica bassa, che può essere soggetta a scuotimenti modesti. Il comune di Cavarzere è passato dalla zona sismica 4 alla zona sismica 3 con deliberazione della Giunta Regionale No. 244 del 9 Marzo 2021.

- **Rischio di grandi eventi incidentali**

Il Terminale rientra tra le attività a rischio di incidente rilevante per la presenza di GNL in quantità superiori alla soglia indicata nella terza colonna dell'Allegato 1, Parte 2 del D.Lgs. 105/15 e risulta pertanto soggetto agli obblighi di cui agli artt. 13 (Notifica), 14 (Politica di prevenzione degli incidenti rilevanti) e 15 (Rapporto di Sicurezza) del succitato decreto. Il Proponente descrive che la modifica non comporta alcuna variazione dei possibili incidenti connessi all'esercizio dell'impianto. Le modifiche previste ricadono pertanto nei casi per i quali è prevista una Dichiarazione di Non Aggravio del Rischio.

6.2. Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell'impatto potenziale

6.2.1. Localizzazione

Il progetto è localizzato nel Mar Adriatico settentrionale, il Terminale è appoggiato sul fondale marino a una profondità di circa 29 m, a una distanza di circa 15 km dal punto di approdo a terra della condotta e a

ID VIP 10615- Istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto "Terminale di Porto Viro - "Incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm3 per anno e della capacità non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm3 per anno." - Proponente: Terminale GNL Adriatico S.r.l.

una distanza minima di circa 15 km dalla costa, a Nord-Est di Porto Levante, nel Comune di Porto Viro (RO).



Sotto è riportato il tracciato del gasdotto.



6.2.2. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi

Non risultano esserci interferenze.

6.2.3. Zone costiere e ambiente marino

Il Terminale è ubicato ad una distanza di circa 15 km dalla costa e quindi non rientra nelle aree sensibili individuate dall'art. 12 delle NTA e rientra nell'ambito di competenza del PTA per quanto riguarda gli scarichi in acque superficiali e la gestione delle acque meteoriche degli impianti di combustione con potenza termica di combustione oltre i 50 MW.

6.2.4. Zone montuose o forestali

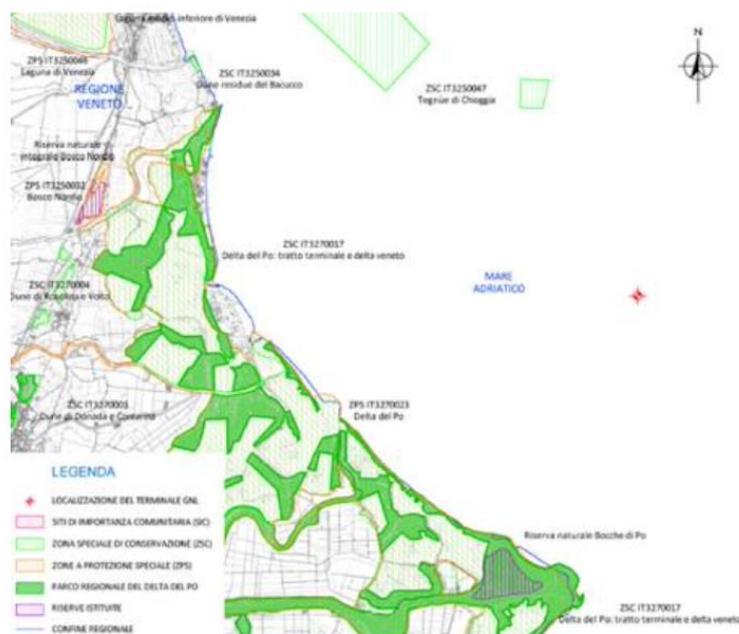
Non risultano esserci interferenze.

6.2.5. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette dalla normativa nazionale; i siti della rete Natura 2000, nonché relative zone contigue su cui il progetto può impattare

Il progetto di incremento della capacità del Terminale a 10,4 Miliardi di m³/anno, nella zona di mare su cui insiste l'impianto offshore, non presenta vincoli di tutela biologica, naturalistica e archeologica. In particolare:

- non rientra in nessuna area marina protetta istituita ai sensi delle Leggi No. 979 del 1982 e No. 394 del 1991, di prossima istituzione o di reperimento;
- non ricade in zona marina protetta per il ripopolamento (di cui alla Legge No. 41 del 17 Febbraio 1982 recante “Piano per la Razionalizzazione e lo Sviluppo della Pesca Marittima”);
- non rientra in nessuna zona di tutela biologica marina ai sensi della legge 963/1965;
- non sono segnalate zone archeologiche marine tutelate ai sensi della legge 1089/1939.

Nella figura sotto riportata, si illustra l'area del Terminale ALNG in riferimento alla presenza di Zone Umide, IBA e EUAP. La zona IBA (Important Birds Area) più vicina è denominata IBA070M (e relativa IBA070) “Delta del Po”. Le zone EUAP (Elenco Ufficiale delle Aree Protette) più vicine si trovano in corrispondenza alle diramazioni fluviali del Delta del Po e sono denominate EUAP0147 “Riserva Naturale Bocche di Po” e EUAP1062 “Parco Regionale del Delta del Po”.



Il Proponente descrive che l'area della Stazione di Cavarzere che ricade nel bacino scolante nel Mare Adriatico, non rientra in nessuna delle aree sensibili indicate nel Piano di tutela delle acque della Regione Veneto. L'area protetta più prossima alla Stazione onshore è la ZPS IT3270024 “Vallona di Loreo”, posta a circa 4,4 km.

La "Vallona di Loreo" è una zona umida di origine artificiale in cui l'ambiente acquatico ha potuto ospitare e funzionare da "rifugio" per la gran parte della flora e fauna un tempo caratterizzante le zone umide e corsi d'acqua circostanti e bonificati. La permanenza dell'acqua ha via via creato un biotopo assimilabile a lago eutrofico con caratteristica vegetazione del tipo Magnopotamion e/o Hydrocharition.

6.2.6.Zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati

Il comune di Cavarzere risulta tra i comuni interessati dalle procedure di infrazione comunitaria n. 2014/2147 del 10 luglio 2014 o n. 2015/2043 del 28 maggio 2015 per la non ottemperanza dell'Italia agli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/ce sulla qualità dell'aria.

6.2.7.Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica

L'ambito di riferimento viene identificato come "Paesaggio di bassa pianura di recente formazione". In particolare, appartiene al profilo di frammentazione E: "Paesaggio a frammentazione alta con frequente dominante agricola e subdominante infrastrutturale debole".

6.2.8.Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità di cui all'articolo 21 del D.Lgs.n.228/2001

L'area della Stazione di Cavarzere è ubicata in una zona ad elevata utilizzazione agricola. In tale area non si registrano fonti di inquinamento diffuso, elettromagnetico e fonti di inquinamento da NO_x. Inoltre, la zona in cui ricade l'area della Stazione ricade in una zona a "superficie soggiacente il livello del mare", in cui gli eventi sismici sono definiti "rari". Tale zona è caratterizzata da bassa biodiversità in cui l'elemento paesaggio è fortemente semplificato, in cui la diversità dello spazio agrario varia da "molto bassa" a "bassa".

6.3. In ordine alla tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale

Nello SPA sono stati valutati i seguenti impatti:

6.3.1.Emissioni in atmosfera e qualità dell'aria

Per la caratterizzazione dello stato della qualità dell'aria, relativa all'area di studio, il Proponente ha riportato e analizzato i dati relativi alle stazioni di Adria (aggiornati al 2021), di Porto Levante (aggiornati al 2017) e nella stazione di Porto Tolle (aggiornati al 2013), per i parametri di biossido di zolfo (SO₂), di biossido di azoto (NO₂) e polveri sottili (PM10). Il Proponente riferisce che: *"pur essendo variati nel tempo i riferimenti normativi relativi alla qualità dell'aria, i dati aggiornati riportati nel presente studio e relativi alle centraline in funzione più prossime all'area del Terminale hanno mostrato l'assenza di superamenti dei limiti normativi per gli inquinanti considerati, associati ai diversi periodi di mediazione e indici statistici"*.

Nelle tabelle successive si riportano i flussi di massa dello scenario emissivo attuale e di quello di Progetto relativi rispettivamente alle emissioni delle due turbine GTG e alle emissioni determinate delle le navi metaniere impiegate nella attività di scarico di GNL al terminale.

Inquinante	Scenario Attuale		Scenario Futuro	
	Flusso di Massa Medio Inquinante (Carico Operativo 70%) [g/s]	Emissioni Totali Annuali GTGs [t/anno]	Flusso di Massa Medio Inquinante (Carico Operativo al 90%) [g/s]	Emissioni Totali Annuali GTGs [t/anno]
NOx	0.39	24.6	0.50	31.5
CO	0.02	1.3	0.02	1.3

Tabella 5.6 emissioni annue stimate con navi convenzionali

Scenario	Numero navi	Emissione annua NOx [t/anno]	Emissione annua CO [t/anno]
Attuale	110	237.8	18.6
Futuro	120	259.5	20.3

Tabella 5.7 emissioni annue stimate con navi Large Conventional

Scenario	Numero navi	Emissione annua NOx [t/anno]	Emissione annua CO [t/anno]
Attuale	90	187.1	24.1
Futuro	98	203.7	26.2

Tabella 5.8 emissioni annue stimate con navi Large Scale

Scenario	Numero navi	Emissione annua NOx [t/anno]	Emissione annua CO [t/anno]
Attuale	73	171.1	22.0
Futuro	80	187.5	24.1

Al fine di stimare le ricadute al suolo di dette emissioni di NOx e CO nello scenario attuale e in quello futuro, è stato utilizzato il modello CALPUFF in catena al processore meteorologico CALMET, nelle condizioni meteorologiche del 2022, e al postprocessore CALPOST su un dominio di calcolo pari a 15x15 Km, con maglie di 250 m. In tabella si riportano i risultati del modello relativi alle ricadute massime all'interno dominio di calcolo.

Inquinante	Parametro	Navi Conventional		Navi Large Conventional		Limite D.Lgs 155/10 (ug/m ³)
		Scenario Attuale (GTG al 70% carico - ug/m ³)	Scenario Futuro (GTG al 90% carico - ug/m ³)	Scenario Attuale (GTG al 70% carico - ug/m ³)	Scenario Futuro (GTG al 90% carico - ug/m ³)	
NOx	Media Annua	0.37	0.37	0.27	0.28	40 (limite per l'NO2)
NOx	18° valore delle media oraria	26.80	29.15	19.11	18.78	200 (limite per l'NO2)*
CO	Massimo valore media oraria	6.15	7.76	9.31	9.31	10 000 (limite sulla media delle 8 ore)

Il Proponente conclude che “ i massimi valori di ricaduta per tale contaminante risultano ben al di sotto del limite normativo definito dal D.Lgs 155/10 che stabilisce una soglia oraria di 200 ug/m³ da non superare per più di 18 volte per anno civile, e una media annuale di 40 ug/m³. Lo stesso vale per il monossido di carbonio. confrontando conservativamente il massimo valore di media oraria con il limite normativo, definito dal D.Lgs. pari a 10 mg/m³ per la media massima giornaliera calcolata su 8 ore consecutive, risulta ben al di sotto della soglia legislativa” e che dalle mappe riportate si evidenzia “l’assenza di ricadute a terra tangibili in qualsiasi delle combinazioni tra le configurazioni simulate di regime operativo delle GTG e traffico navi, con una dispersione che si distribuisce intorno alla struttura con valori molto contenuti”.

Per quanto concerne la fase di cantiere il Proponente riferisce che: “in considerazione delle caratteristiche emissive e dal periodo limitato di utilizzo dei macchinari presenti sul Terminale, si può assumere che le emissioni di cantiere saranno di lieve entità e confinate nelle aree più prossime ai punti di emissione. Pertanto, si stima che le relative ricadute di inquinanti siano limitate all’intorno del Terminale, caratterizzate dall’assenza di ricettori antropici in quanto il Terminale si trova a circa 15 km dalla costa e da siti di particolare valenza naturalistica. Per quanto riguarda le misure di mitigazione si evidenzia che si provvederà a pianificare le attività in maniera tale da ottimizzarne le tempistiche, così da ridurre al minimo necessario la generazione di emissioni di inquinanti in atmosfera. I mezzi utilizzati saranno rispondenti alle più stringenti normative vigenti in merito alle emissioni in atmosfera e saranno costantemente mantenuti in buone condizioni. I combustibili impiegati risponderanno alle prescrizioni contenute nell’Autorizzazione Integrata Ambientale vigente. Sulla base di quanto riportato precedentemente ed in considerazione delle misure di mitigazione che saranno adottate si ritiene che l’impatto connesso con le emissioni di inquinanti gassosi in fase di cantiere sia di lieve entità, temporaneo, di breve durata e reversibile”.

6.3.2.Suolo e sottosuolo e ambiente idrico

La caratterizzazione di suolo e sottosuolo condotta nell'ambito della documentazione predisposta in sede di Studio Preliminare Ambientale del 2021 (Doc. No. P0019225-H3 Rev. 0 trasmesso con lettera protocollo ALNG OUT 0032/21 del 10/03/2021, che fa riferimento a sua volta agli Studi precedenti), può essere ancora ritenuta rappresentativa in quanto dal punto di vista morfologico:

- la morfologia dei fondali nell'area del Terminale GNL, indicativamente compresa tra la batimetrica dei -25.5 m e -28.7 m, si presenta quasi in piano con una pendenza minima.

-fondali sono caratterizzati per la maggior parte da buona riflettività, con isolate anomalie di carattere sia antropico che naturale, mentre la parte restante dell'area è caratterizzata da una bassa riflettività correlabile a depositi pelitici.

- i sedimenti, dal punto di vista della composizione, sono essenzialmente costituiti da sabbie limose e argille, depositate in corpi sedimentari disposti parallelamente alla linea di costa.

Per gli aspetti morfologici e geologici di suolo e sottosuolo, sono ancora valide le considerazioni fatte nello SPA del 2021 in quanto il progetto e le relative modifiche previste per l'Aumento della Capacità di Rigassificazione del Terminale GNL da 9,6 a 10,4 Miliardi di Sm³/a non hanno interferenze potenziali con la componente.

Per quanto riguarda la caratterizzazione Geotecnica, si tengono valide le considerazioni fatte nello SPA del 2021 in quanto il progetto e le relative modifiche previste per l'Aumento della Capacità di Rigassificazione del Terminale GNL da 9 a 10,4 Miliardi di Sm³/Anno, non hanno interferenze potenziali con la componente.

Lo stesso vale per gli aspetti sismici e tettonici del suolo e sottosuolo in quanto:

-Il Terminale GNL è localizzato all'estremità nord-occidentale del Mare Adriatico sopra un blocco di litosfera continentale denominata "Adria" compresa tra gli Appennini, le Alpi e i Dinaridi.

-La situazione tettonica dell'Alto Adriatico è caratterizzata da una relativa stabilità della crosta delimitata da importanti catene montuose;

-La zona in cui è inserito il Terminale GNL è caratterizzata da potenti sedimenti quaternari che si sovrappongono a sedimenti del Paleogene. Il basamento Mesozoico è interessato da numerose faglie di tipo normale, alcune delle quali potrebbero interessare la copertura sedimentaria più recente.

Relativamente alla **Componente Acque Superficiali e Sotterranee**, durante la fase di realizzazione delle opere a progetto, sono previsti prelievi idrici dovuti a umidificazione delle aree di cantiere per limitare le emissioni di polveri dovute alle attività di movimento terra e sono previsti usi civili connessi alla presenza del personale addetto alla costruzione. Si precisa che i consumi di risorsa connessi alla fase di cantiere sono complessivamente contenuti.

Per la fase di esercizio visto e considerato che il progetto prevede l'aumento di capacità del Terminale a 10.4 miliardi di Sm³/anno, non sono previsti ulteriori prelievi idrici e alterazioni delle caratteristiche di qualità delle acque connessa agli scarichi.

Relativamente alla **componente Suolo e Sottosuolo**, considerando che le attività di cantiere saranno svolte interamente sul Terminale già esistente, non sono previsti impatti con questa componente.

Il progetto di aumento di massima capacità di rigassificazione del Terminale a 10,4 Miliardi di Sm³/anno prevede, per l'installazione dei nuovi equipment, l'utilizzo degli spazi già occupati dalla Stazione di Cavarzere, fatta eccezione dell'utilizzo di pochi metri quadrati all'esterno di essa. Si può dunque affermare che la quasi totalità degli impianti ricada all'interno del perimetro della Stazione esistente.

6.3.3. Biodiversità ed ecosistemi, paesaggio e territorio

Vista la presenza di specie mobili come *Tursiops truncatus* e *Caretta caretta*, all'interno dei range collocati per il disturbo derivante dalle operazioni con metaniera ed estesa all'intero SIC Alto Adriatico, va ricordato che la loro protezione ai sensi della Direttiva Habitat è estesa a tutta l'area ampia, identificata come di rilievo (tra gli altri dal Working Group sulle Important Marine Mammal Area della IUCN): tale protezione estesa deve quindi tenere conto del monitoraggio e degli impatti anche al di fuori delle aree di interesse specifico. L'area prossima al rigassificatore è infatti oggetto di presenza di biocenosi protetta, come valutato dalle campagne ARPAV del 2018 e UniPD del 2019.

6.3.4. Rumore e vibrazioni

Il Terminale GNL Adriatico è localizzato a una distanza dalla costa di circa 15 km ed è interessata da una zona di interdizione alla navigazione di 1,5 miglia (circa 2,8 km) per tutti i mezzi navali non diretti al Terminale stesso (ad esclusione quindi delle navi metaniere e dei mezzi di supporto).

Da indagini condotte precedentemente nelle aree di interesse è stato evidenziato quanto segue:

- sulla base dei risultati del monitoraggio condotto da ISPRA, sotto la supervisione di ARPAV, secondo il piano di monitoraggio marino previsto dalla stessa ISPRA per il primo quinquennio di esercizio del Terminale, si può escludere dal successivo piano di monitoraggio quinquennale (trasmesso con Prot ISPRA 2017/33680 del 06/07/2017) il monitoraggio del clima acustico sottomarino;
- nel Settembre 2011 è stato effettuato uno studio per valutare i livelli di pressione sonora indotti dall'esercizio del Terminale secondo quanto previsto dal D.P.C.M. 01/03/1991 e dalla Legge Quadro No. 477/1995 sull'inquinamento acustico. I risultati della campagna hanno confermato l'irrelevanza del contributo del Terminale al clima acustico del territorio costiero e di ogni recettore potenzialmente presente nell'area.

Gli impatti sulla Componente Rumore e Vibrazioni in fase di cantiere sono legati alle emissioni sonore e alle vibrazioni generate da macchinari e apparecchiature già esistenti sull'impianto durante l'esecuzione delle attività di cantiere.

In Fase di esercizio il Terminale è localizzato a una distanza dalla costa di circa 15 km, il che esclude la presenza di recettori potenzialmente interferiti dalle attività che in esso hanno luogo. Il numero di navi metaniere comporterà un lieve incremento della rumorosità aerea dell'impianto. Tale aumento sarà eventualmente percepibile sul Terminale e nelle sue vicinanze, pertanto, in considerazione dell'ubicazione dell'impianto a significativa distanza dalla costa e dalle aree caratterizzate dalla presenza antropica o da significativa valenza naturalistica (si vedano le valutazioni condotte per la fase di cantiere), l'impatto sulla componente rumore aereo può essere considerato sostanzialmente trascurabile.

Per quanto riguarda la stazione di Cavarzere, in considerazione della durata limitata delle attività di cantiere di circa 9 mesi condotte durante il periodo diurno e l'eventuale necessità di deroghe temporanee dei limiti normativi per le attività di cantiere discussa con gli enti competenti in conformità con la vigente normativa di settore, il Proponente ritiene che l'impatto sulla componente rumore possa ritenersi di lieve entità.

Per la fase di esercizio, si prevedono l'installazione di equipment caratterizzati dalla generazione di emissioni sonore durante il loro normale funzionamento mentre non è previsto rumore aggiuntivo da traffico indotto per aumento di mezzi di trasporto personale; il numero di addetti ai lavori durante la fase di esercizio, infatti, rimarrà lo stesso di quello attuale.

Date le caratteristiche dell'area nella quale si inserisce l'intervento, che, cautelativamente, è assimilabile alla Classe III - aree di tipo misto (aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici) i cui limiti normativi per zonizzazione attribuita sono 55 dBA durante il periodo diurno e 45 dBA durante il periodo notturno, ed in considerazione della relativa lontananza della Stazione da altri ricettori antropici diversi da quelli già evidenziati, il Proponente ritiene, a un'analisi preliminare, che l'impatto sulla componente rumore possa ritenersi trascurabile.

6.3.5. Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Non è stata considerata la componente Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti in quanto non rilevante per la tipologia di opera in esame. Non si riscontrano impatti relativi alla componente analizzata.

6.3.6. Salute umana

Per la caratterizzazione demografica il Proponente riporta i dati di popolazione con riferimento provinciale e comunale:

- la popolazione del Comune di Porto Viro al 31 dicembre 2020 ammontava a 13.911 unità, di cui il 48,9% maschi e il 51,1% femmine;

- la popolazione del Comune di Cavarzere al 31 dicembre 2020 ammontava a 13.181 unità, di cui il 49,2% maschi e il 50,8% femmine.

Viene anche riportata la distribuzione per età della popolazione.

Per la descrizione del contesto socioeconomico viene riportata la descrizione delle attività produttive a livello provinciale e regionale.

Gli impatti in fase di cantiere che potrebbero avere ripercussioni sulla componente salute sono riconducibili alle emissioni di inquinanti gassosi prodotti dai motori dei mezzi presenti sul Terminale e utilizzati durante la realizzazione del progetto. Il Proponente afferma che la stima delle ricadute di inquinanti sia limitata all'area intorno al Terminale, caratterizzata dall'assenza di ricettori antropici in quanto esso si trova a circa 15 km dalla costa. Assicura, comunque, che verranno messe in atto misure di mitigazione quali la pianificazione delle attività in maniera tale da ottimizzarne le tempistiche, così da ridurre al minimo necessario la generazione di emissioni di inquinanti in atmosfera.

Rispetto alle modifiche del clima acustico in fase di cantiere il Proponente rappresenta che in considerazione della assenza di ricettori antropici nelle vicinanze del Terminale, ritiene che l'impatto sulla componente rumore possa ritenersi trascurabile.

Gli impatti in fase di esercizio sulla componente atmosfera, conseguenti all'incremento della capacità massima di rigassificazione del Terminale a 10,4 Miliardi di Sm³/anno risultano essere:

- la variazione del regime di funzionamento dalle turbine a gas (GTG, Gas Turbine Generator) previsto fino al 90 % del carico;
- l'aumento del traffico delle navi metaniere dirette al Terminale per l'approvvigionamento del GNL.

Gli inquinanti considerati, dei quali viene successivamente valutato l'impatto in atmosfera, sono gli NO₂ (calcolati a partire dalle emissioni note di NO_x) e il monossido di carbonio (CO).

I risultati delle simulazioni modellistiche stimano un incremento di flusso di massa annuo per NO₂ da 24,6 a 31,5 t/a; le emissioni di CO non mostrano variazioni sostanziali al variare del carico delle turbine. Vengono quindi indicate le stime dell'incremento delle emissioni correlato al traffico navale, che mostrano per il traffico navale convenzionale un incremento degli NO₂ da 26.80 a 29.15 µg/m³

Per il traffico Navale non convenzionale da 19.11 a 18.78 µg/m³.

Rispetto alle modifiche del clima acustico in fase di esercizio il Proponente rappresenta che l'incremento del traffico connesso all'esercizio nella sua nuova configurazione non è tale da modificare in maniera significativa il clima acustico: l'impatto sulla componente connesso all'aumento di capacità di rigassificazione può quindi ritenersi trascurabile.

6.3.7. Terre e rocce da scavo

Con riferimento alle terre e rocce da scavo, le attività di scavo, riguardano unicamente la Stazione di Misura di Cavarzere dove nell'Area S1 per l'installazione delle nuove apparecchiature, si procederà con lo scavo di fondazioni di piccole dimensioni atte a sorreggere le nuove linee. Nell'Area S2 sarà realizzato un nuovo fabbricato per alloggiare un nuovo trasformatore e relativi sezionatori localizzato a Sud dell'esistente. Per la realizzazione di quest'ultimo sarà necessario demolire alcuni metri della recinzione attualmente presente a sud dell'edificio e livellare il terreno che qui non è preparato. Infine, sarà realizzata una nuova canaletta cavi davanti agli edifici esistenti che collegherà la nuova sala elettrica con le nuove attrezzature. La canaletta sarà realizzata attraverso lo scavo di una trincea che sarà poi completata con l'inserimento di culvert in cemento prefabbricato per una estensione complessiva di circa 50 m. Si prevede il riutilizzo del materiale scavato in sito per la ricopertura degli scavi. Per le attività di scavo saranno impiegati principalmente pale meccaniche, escavatori, dumper nonché autocarri per la movimentazione e il trasporto.

6.3.8. Aspetti socio economici

Gli impatti sulla Componente Aspetti socio-economici **in fase di cantiere** sono legati a:

- interferenza con il traffico marittimo: il traffico marittimo in fase di cantiere sarà determinato dai soli mezzi utilizzati per il trasporto e la movimentazione di personale impiegato e delle apparecchiature da installare sul Terminale. In considerazione del numero di mezzi previsti, e del fatto che questi non si discostano dall'impegno richiesto in termini di mezzi navali e non per l'ordinaria operatività, gli impatti associati al traffico marittimo in fase di cantiere, sono da considerarsi nulli.
- occupazione di manodopera in fase di cantiere: la realizzazione delle opere a progetto comporterà un incremento occupazionale diretto considerando il personale impiegato in fase di cantiere. In considerazione di quanto sopra riportato, si stima che l'impatto sull'occupazione in fase di cantiere, seppur temporaneo sia di segno positivo.

Gli impatti sulla componente socio-economica in fase di esercizio sono legati dall'aumento di capacità massima del Terminale a 10,4 miliardi di Sm³/anno e sono da ritenersi positivi. Il progetto consentirà di accrescere la sicurezza energetica nazionale e di conseguire una maggiore diversificazione delle fonti di approvvigionamento, con relativi risparmi economici per il sistema in Italia e mitigazione dei potenziali impatti ambientali di una crisi di approvvigionamento, come previsto nel Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima. Inoltre, consentirà di confermare il ruolo strategico della Società per l'approvvigionamento del gas naturale nel mercato italiano, consentendo una maggiore diversificazione delle fonti di approvvigionamento anche da Paesi geograficamente più distanti e contribuendo alla sicurezza delle forniture per il sistema gas nazionale.

La stima del possibile aumento del traffico navale connesso al Progetto, nella tabella successiva, si riporta il confronto tra lo scenario di traffico marittimo massimo ipotizzato (quello che contempla solo

transiti di navi convenzionali) per numero di approdi per il Progetto Autorizzato a 9,6 miliardi i Sm³/anno, e lo scenario di traffico per il Progetto di Aumento di Capacità Massima di Rigassificazione da 9,6 a 10,4 miliardi di Sm³/anno.

Scenario	N. Navi/anno
Scenario Attualmente Autorizzato (9,6 Miliardi)	110
Scenario Futuro (10,4 Miliardi)	120

La differenza tra lo Scenario di traffico "9,6 Miliardi" e lo scenario futuro è pari a 10 transiti/anno, ovvero del 9% rispetto al totale autorizzato, che rappresenta l'aumento del traffico navale ipotizzato in arrivo al Terminale. Il Proponente considera questo numero come il più conservativo e si riferisce all'impiego di sole navi convenzionali in funzione degli scenari emissivi simulati, senza corrispondenze con le reali logiche di mercato.

Con riferimento all'analisi del traffico commerciale attuale, effettuata sulla base dei dati ISTAT relativi alle navi registrate in arrivo nel 202110 nella Regione Veneto unitamente a quelli della Regione Friuli-Venezia- Giulia, si evidenzia che il traffico commerciale nel 2021 sia stato pari a 5,919 navi/anno e quindi l'aumento del traffico legato al progetto rappresenterebbe circa il 2,03 % del normale flusso marittimo commerciale complessivo dell'area.

In considerazione di quanto sopra riportato, e a una prima analisi, gli impatti associati al traffico marittimo in fase di esercizio, sono da considerarsi trascurabili.

7. Tenendo conto delle seguenti osservazioni

- Osservazioni del Parco Regionale Veneto del Delta del Po con prot. n. MASE 214237 del 29/12/2023 con cui rilevano che nello SPA non si è tenuto conto che nel 2020 sono stati istituiti due SIC marini dedicati alle specie *Tursiops truncatus* e *Caretta caretta* e non si è fatta nessuna valutazione alle aree ReteNatura2000 presenti. Inoltre, osservano che si dovrà considerare l'effetto cumulativo degli impianti proposti nel tratto di costa Adriatica includendo tutti gli stressors riconosciuti come minaccia per la specie. Rispetto a questo punto, sostengono che si debba aggiornare il programma di monitoraggio proposto a suo tempo e prevedere un ampliamento delle aree di analisi estendendo all'area dei SIC marini IT3270025 "Adriatico Settentrionale Veneto - Delta del Po" con DGR 1135 del 6/8/2020 e IT4060018 "Adriatico Settentrionale Emilia Romagna" con DGR 1572 del 9/11/2020. Le precedenti proposte della ditta: "...in attuazione di quanto previsto dai Decreti VIA ministeriali n. 4407 del 30. 12.1999 e n. 0866 del 8.10.2004.

Altre osservazioni riguardano la presenza di informazioni incomplete sull'effetto dell'inquinamento acustico e sulle misure di mitigazione da applicare e la necessaria valutazione delle possibili

trasformazioni a medio termine dell'impianto con realizzazione del circuito chiuso delle acque marine, prelevate e scaricate, al fine di evitare la dispersione di cloro nelle acque marine limitrofe all'impianto.

- Osservazioni pervenute dal Ministero della Cultura con prot. n. MASE 504 del 02/01/2024 (oltre i termini) con cui ritengono che il progetto non debba essere assoggettato a VIA.

- Osservazioni e riscontro del Parco Regionale Veneto del Delta del Po acquisite con nota prot. n. 81453 del 03/05/2024 a seguito della controdeduzione del Proponente. L'ente richiede un aggiornamento dello studio del clima acustico locale rispetto alle considerazioni già avanzate nei precedenti studi. Inoltre, rilevano che l'area in cui si insedia il terminal è considerata di particolare importanza per la tutela delle specie *Tursiops truncatus* e *Caretta caretta*, specie che sono inserite nell'Allegato I e IV della Direttiva Habitat. Il tursiopo e la caretta sono classificate come least concerned nella IUCN Red list rispettivamente a livello globale (2019) e Mediterraneo (2015). Questi animali sono per definizione specie migratorie e, pur rimanendo per tempi lunghi nell'Alto Adriatico, si muovono secondo le proprie caratteristiche biologiche ed ecologiche, spesso stagionali. Si tratta di specie caratterizzate da spostamenti molto ampi e la cui tutela dovrebbe tener conto dello spazio marittimo di bacino nella sua complessità. Nel 2021, il MiTE (ex MATTM) ha dato parere positivo alla richiesta di Valutazione di Impatto Ambientale per la concessione di coltivazione di idrocarburi "d40A.C-PY" SVILUPPO GIACIMENTO GAS "TEODORICO" OFFSHORE. Tale nuovo parere non ha tenuto conto nè dei dati di presenza e distribuzione delle due specie per cui l'area è stata individuata come di rilievo per *C. caretta* e *T. truncatus*, nè dei rischi che i tempi di costruzione e l'assenza di misure di mitigazione porterà nell'area, vanificando gli sforzi messi in campo dal mondo della ricerca, delle istituzioni e della pesca. Le operazioni previste comporteranno l'immissione in mare di abbondanti quantità di rumore con conseguenti influenze sul comportamento, la presenza e la salute delle due specie. Dovrà pertanto essere considerato l'effetto cumulativo degli impianti proposti nel tratto di costa Adriatica. Si dovranno inoltre valutare anche le aree di nidificazione di *Caretta caretta* lungo il litorale del Veneto. L'ente chiede anche di considerare in prospettiva l'eventuale ampliamento delle aree Sic derivanti dalla necessità di ampliare le aree RETENATURA2000 a seguito della Procedura di infrazione in corso n. 2015/2163 del 2021. Infine, va fatta una valutazione cumulativa approfondita di ampliamento e nuovi interventi di attività economiche oltre alla pesca. Occorre aggiornare il programma di monitoraggio a suo tempo proposto, si osserva come occorra prevedere un ampliamento delle aree di analisi, estendendo lo stesso all'area dei SIC Marini IT3270025 "Adriatico Settentrionale Veneto - Delta del Po" con DGR 1135 del 6/8/2020 e IT4060018 "Adriatico Settentrionale Emilia Romagna" con DGR 1572 del 9/11/2020. I monitoraggi dei parametri chimico/fisici della colonna d'acqua e delle componenti biologiche risultano insufficiente per garantire le nuove condizioni di tutela nell'area interessata e influenzata dal progetto. Infine, nel piano di investimenti, occorre inserire una possibile previsione di trasformazione, a medio termine, dell'impianto di rigassificazione con realizzazione del circuito chiuso delle acque marine, prelevate e scaricate. Tale adeguamento risulta necessario al fine di evitare la dispersione di composti del cloro

nelle acque marine limitrofe all'impianto. Tale conversione potrebbe essere valutata quale compensazione ai sensi della normativa vigente.

- Osservazione della Regione del Veneto inviata con prot. n. 5634 del 09/05/2024 con le quali riassume le osservazioni del punto precedente e ricorda il proprio parere prot. n. 12995 del 10/01/2024, richiamando l'azione di “acquisizione sistematizzazione e omogeneizzazione, nonché ricognizione in forma coerente, dei dati provenienti dalle attività di monitoraggio”, azione strutturale prevista dalla Strategia per l'Ambiente marino. Pertanto, al fine della tutela della biodiversità e delle specie di interesse comunitario di Direttiva Habitat, si conferma la necessità di prevedere un monitoraggio ad hoc, che consenta la visualizzazione e l'analisi di dati relativi alla presenza e ai transiti di cetacei e tartarughe marine, esteso allo spazio di mare di presenza delle specie *Tursiops truncatus* e *Caretta caretta*.

8. Valutato il progetto e tenuto conto delle osservazioni riportate al punto precedente:

8.1. Con riferimento alle caratteristiche e alla localizzazione del progetto, nonché alle caratteristiche dell'impatto potenziale:

Il terminale GNL Adriatico s.r.l. offshore stocca e rigassifica Gas Naturale Liquefatto (“GNL”) che arriva al terminale in navi metaniere. Il terminale si trova nel Mar Adriatico settentrionale ad una distanza di circa 15 km dalla costa, a Nord-Est di Porto Levante, nel Comune di Porto Viro (RO). La struttura a gravità (“Gravity Based Structure”), appoggiata sul fondale marino ad una profondità di circa 29 m, alloggia al suo interno due serbatoi per il GNL da 125,000 m³ ciascuno e, sulla copertura, si trovano gli equipaggiamenti di rigassificazione e tutti gli impianti e le apparecchiature necessarie per il corretto funzionamento e gestione del Terminale. Il gas (in forma gassosa) viene trasferito mediante una condotta (diametro 30”) dal terminale alla stazione di misura a terra ubicata nel Comune di Cavarzere (VE) di lunghezza di circa 40 km.

Le modifiche previste nel progetto sono connesse all'aumento della capacità di rigassificazione del Terminale e riguardano sia il Terminale (offshore) sia alla stazione di misura di Cavarzere (onshore). Con la presente richiesta la capacità massima di rigassificazione passerebbe a 10,4 miliardi Sm³/anno (l'incremento della capacità di rigassificazione costante passerebbe da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm³ per anno e la capacità non-costante passerebbe da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm³ per anno). Tale aumento di capacità corrisponde ad una produzione giornaliera massima di 28,5 milioni di Sm³ /giorno di gas naturale.

I principali interventi previsti per garantire la capacità massima di rigassificazione di 10,4 miliardi Sm³/anno sono:

nel Terminale:

- installazione di una pompa aggiuntiva di rilancio GNL (“In-tank pump”), alloggiata nel pozzo all'interno del serbatoio, in sostituzione di una pompa per il sistema spray GNL ad ugelli (“Spray pump”);

- modifica delle giranti delle pompe di mandata GNL ad alta pressione ("HP pumps") per operare a portata e pressione incrementate;

- incremento della massima pressione di uscita del gas naturale rigassificato da 75 barg a 85 barg;

nella stazione di misura di Cavarzere:

- installazione di un sistema di protezione automatica della condotta di Snam a valle della stazione di misura da Cavarzere a Minerbio – HIPPS (High Integrity Pressure Protection System);

- installazione di un riscaldatore elettrico del gas naturale al fine di garantire la temperatura minima di 3 °C prevista dal codice di rete gas di Snam ai punti di ingresso della Rete Nazionale;

- installazione di una unità di riduzione della pressione del gas naturale;

- realizzazione di una nuova cabina di distribuzione elettrica per l'incrementato fabbisogno di energia elettrica per il riscaldamento del gas naturale.

Alla luce di quanto emerso dalla lettura della documentazione si ritiene che il progetto non comporti significativi impatti potenziali.

8.2. Con riferimento alle emissioni in atmosfera:

L'impatto sul comparto atmosfera del progetto proposto non appare significativo, benchè il Proponente abbia trattato l'argomento in modo marginale e mostrando risultati modellistici non sempre coerenti con le ipotesi di scenario. Non sono riportate previsioni sulle perdite di metano (gas climalterante) e non si prevedono attività di monitoraggio su questo fronte.

8.3. Con riferimento alla componente salute pubblica:

La documentazione presentata non è esaustiva in riferimento alla caratterizzazione di questa componente. I profili di salute, come riportati dal Proponente, non sono utili ad identificare la presenza di criticità sanitarie. I profili di salute devono riguardare le sole popolazioni interessate dagli impatti in corso d'opera e post operam del progetto in esame; statistiche riguardanti il contesto più vasto (ad esempio le Province, le Regioni) non sono d'interesse per gli obiettivi della valutazione, se non come confronto degli indicatori prodotti per l'area oggetto di studio. Inoltre, i profili di salute dovrebbero riguardare i dati di mortalità e ricovero relativamente alle patologie potenzialmente associate ai potenziali impatti del progetto in esame e riportate per grandi gruppi di patologie.

D'altra parte, si deve tener presente la distanza dei ricettori antropici dal Terminale. Si ritiene utile un monitoraggio della qualità dell'aria sia in fase di cantiere che di esercizio per verificare la correttezza delle stime effettuate.

8.4. Con riferimento alla componente acustica:

La documentazione presentata non è esaustiva in quanto il documento non riporta né i valori di immissione /emissione dell'impianto "ante-operam", né quelli previsti nella fase di esercizio dopo l'installazione delle

nuove macchine, ma solo l'incremento di livello sonoro al recettore più prossimo. La documentazione dovrà essere integrata con una stima sull'applicabilità/rispetto dei valori limite differenziali di immissione (art. 4 DPCM 14/11/1997 anche considerando quanto previsto dalle linee guida SNPA in merito ai contenuti di uno Studio Preliminare Ambientale.

8.5. Con riferimento alle radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

È possibile affermare che gli impatti generati sulla componente radiazioni ionizzanti e non ionizzanti generati dal progetto in esame non siano rilevanti per l'opera in oggetto. Non si riscontrano di conseguenza criticità per la componente in esame.

8.6. Con riferimento alla componente suolo e sottosuolo, ambiente idrico

8.6.1. Suolo e sottosuolo

È possibile affermare che gli impatti generati sulla componente suolo e sottosuolo generati dal progetto in esame non siano rilevanti in quanto non sono previste di apportare modifiche significative rispetto alla situazione attuale. Gli interventi previsti sul Terminale volti all'incremento della capacità di rigassificazione, non comporteranno infatti modifiche all'impronta della struttura né ai suoi sistemi di fondazione, né ai mooring dolphins, né al metanodotto di collegamento a terra.

8.6.2. Ambiente idrico

È possibile affermare che gli impatti generati sulla componente ambiente idrico generati dal progetto in esame non siano rilevanti in quanto non si prevedono modifiche a quanto attualmente autorizzato. A tal proposito si specifica che l'acqua di mare utilizzata nel processo di rigassificazione è scaricata in mare come autorizzato da Decreto AIA No.96/202216, che prevede che siano rispettati i limiti di inquinanti allo scarico previsti dalla Tabella 3, All 5, Parte III del D.Lgs. 152/06, di alcuni limiti specifici per i solidi totali, BOD5, COD, Grassi e oli minerali, idrocarburi totali e azoto totale e che per il boro la concentrazione allo scarico non debba essere superiore alla concentrazione naturale al punto di prelievo.

8.7. Con riferimento alla componente biodiversità, aspetti naturali, ecosistemi, paesaggio, VINCA:

In relazione alla presenza di *Tursiops truncatus* e *Caretta caretta* è necessario approfondire lo studio della variazione della distribuzione della propagazione del rumore sottomarino in funzione della temperatura con la stagionalità. E' necessario altresì controllare costantemente gli impatti cumulativi almeno sulle specie di interesse comunitario, con particolare riferimento allo stato di salute delle stesse e alle possibili interferenze epidemiologiche.

8.8. Con riferimento alla componente rocce e terre da scavo

Per le attività di scavo descritte nel precedente paragrafo 6.3.7, relative alle attività di cantiere della Stazione di Misura di Cavarzese, con riferimento all'area S1 ed S2, le terre e rocce da scavo prodotte dovranno essere gestite ai sensi del DPR n°120 del 2017.

9. Considerato, infine, che:

- l'esito positivo della verifica di assoggettabilità a VIA consente la formulazione di prescrizioni, per corroborare la scelta minimalista effettuata" (Cons. St. 5379/2020);
- dette prescrizioni non rappresentano " un rinvio a livello di progettazione esecutiva di nuove scelte progettuali o nuove valutazioni circa gli impatti delle opere sui vari profili ambientali o in merito ai rischi derivanti dall'esecuzione degli interventi, bensì l'opportuna e consapevole imposizione di ulteriori controlli e verifiche proprie dell'azione di "sorveglianza ambientale", da effettuarsi anche prima che il Proponente dia avvio alle operazioni di trasformazione del territorio", in quanto circoscritte a: atti procedurali (quali provvedimenti che dispongono la trasmissione di documentazione tra Enti ed Amministrazioni interessate alla realizzazione dell'opera); mitigazioni e raccomandazioni cantieristiche utili anche al Proponente in quanto assenti al livello progettuale sottoposto alla verifica di assoggettabilità a VIA; monitoraggi (prescrizioni che impongono il controllo dello stato in cui si trova l'ambiente rispetto alla situazione "ante opera");

Tutto ciò premesso e considerato

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

il progetto denominato "Terminale di Porto Viro - "Incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm3 per anno e della capacità non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm3 per anno." **non determina** incidenza e potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto **non deve** essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. con le seguenti condizioni ambientali:

CONDIZIONE n. 1	
Macrofase	Ante operam, post operam
Fase	Progettazione esecutiva ed esercizio
Ambito di applicazione	Emissioni /Qualità dell'aria /Controllo di processo
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà concordare con ARPA Veneto l'installazione sul Terminale di sistemi sperimentali di monitoraggio della qualità dell'aria in continuo al fine di controllare i processi e le emissioni diffuse di metano. I sistemi dovranno essere equipaggiati con sensori near reference almeno per il metano e per gli NOx. Le misure in continuo di detti parametri dovranno essere messi a disposizione dell'ARPA Veneto.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Presentazione della progettazione esecutiva
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPA Veneto

CONDIZIONE n. 2	
Macrofase	Post operam
Fase	Post operam
Ambito di applicazione	Componente acustica
Oggetto della prescrizione	Il Proponente dovrà produrre uno studio di valutazione dei livelli di rumore subacqueo al fine di approfondire i possibili effetti relativi alla stagionalità
Termine avvio Verifica Ottemperanza	In fase di esercizio
Ente vigilante	MASE

Ente coinvolti	ARPAV
----------------	-------

CONDIZIONE n. 3

Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Componente acustica
Oggetto della prescrizione	<p>Lo studio dovrà essere integrato con una stima sull'applicabilità/rispetto dei valori limite differenziali di immissione (art. 4 DPCM 14/11/1997 anche considerando quanto previsto dalle linee guida SNPA in merito ai contenuti di uno Studio Preliminare Ambientale.</p> <p>Dovranno inoltre essere integrati i valori di immissione /emissione dell'impianto "ante-operam" e quelli previsti nella fase di esercizio dopo l'installazione delle nuove macchine.</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Enti coinvolti	ARPAV

CONDIZIONE n. 4

Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Biodiversità
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente dovrà progettare e realizzare un Piano di Monitoraggio esteso a tutta l'area di presenza delle specie <i>Tursiops truncatus</i> e <i>Caretta caretta</i>, in collaborazione con l'Istituto Nazionale di Oceanografia e di Geofisica</p>

	Sperimentale di Trieste (OGS), sotto la supervisione di ISPRA e ARPAV, con particolare riferimento agli impatti cumulativi sulle specie e alle minacce che si possono diffondere a causa di rumore, inquinamento, mortalità accidentale e malattie.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Ente coinvolti	ISPRA e ARPAV

CONDIZIONE n. 5

Macrofase	Ante operam
Fase	Progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Inquinamento luminoso
Oggetto della prescrizione	<p>Il proponente dovrà presentare il progetto illuminotecnico e i documenti attestanti la conformità e il rispetto della Legge regionale 17/09 e delle normative tecniche di riferimento per la parte onshore (in particolare norme UNI 10819:2021, UNI 11248: 2016, UNI EN 13201-2:2016, UNI EN 12464- 2:2014, UNI-TS 11726:2018, UNI 11630:2016), secondo le Linee Guida Arpav reperibili al seguente link: https://www.arpa.veneto.it/temi-ambientali/luminosita-del-cielo/criteri-e-linee-guida-per-i-progettisti; a tal fine dovranno essere prese in considerazione tutte le seguenti indicazioni.</p> <p>Il progetto illuminotecnico dovrà tenere conto delle migliori tecnologie disponibili al momento della sua redazione, al fine di massimizzare il contenimento dei consumi energetici e la riduzione dell'inquinamento luminoso e delle seguenti considerazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - utilizzare sorgenti con temperatura di colore non superiore a 3000 K, come da linee guida ARPAV; - definire i regimi di gestione del flusso luminoso che si intendono adottare per i corpi illuminanti. Devono essere esplicitati orari e percentuali di riduzione di flusso previsti in fascia serale/notturna; - fornire le curve fotometriche degli apparecchi illuminanti;

ID VIP 10615- Istanza per l'avvio del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs. 152/2006 relativa al progetto "Terminale di Porto Viro - "Incremento della capacità di rigassificazione costante da 9,0 a 9,5 miliardi di Sm3 per anno e della capacità non-costante da 0,6 a 0,9 miliardi di Sm3 per anno." - Proponente: Terminale GNL Adriatico S.r.l.

	Il proponente presenti inoltre una dichiarazione di conformità ai requisiti e ai criteri tecnici previsti dalla Legge Regionale 17/09 che riguardi la parte offshore del progetto seguendo i medesimi criteri progettuali sopra indicati per l'impianto onshore.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima della fase di cantiere
Ente vigilante	MASE
Ente coinvolti	Regione Veneto e ARPAV

**La coordinatrice della Sottocommissione Via
Avv. Paola Brambilla**



PAOLA
BRAMBILLA
Ministero
dell'Ambiente
Coordinatore
Sottocommissione
VIA
23.05.2024
09:11:15
GMT+01:00