



E.prot DVA - 2014 - 0030017 del 22/09/2014

Pec Direzione

Da: MAR.TER <mar.ter@legalmail.it>
Inviato: venerdì 19 settembre 2014 16:34
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Nota da Mar-Ter Spedizioni S.p.A. in nome e per conto di Assoterminal Monfalcone

Egredi Signori,

si invia qui di seguito nota di "Assoterminal Monfalcone - Comitato Operatori, imprese portuali (art. 16 e 18 L. n. 84/94)" costituita tra le imprese/aziende che nel porto di Monfalcone esercitano l'attività di impresa di Sbarco/Imbarco e di Terminal Operator.

Distinti saluti.

Dott. Raffaele Bortolussi
Presidente di Assoterminal Monfalcone

Assoterminal del porto di Monfalcone, associazione delle imprese portuali autorizzate all'espletamento delle operazioni portuali ai sensi della legge regionale 12/2012 (rif. Art 16 Legge 84/1994), nel confermare la propria positiva valutazione del nuovo insediamento proposto, ritiene opportuno evidenziare le criticità che il progetto attualmente presenta in maniera evidente per quanto attiene:

- La congruenza con gli strumenti pianificatori (PRP)
- La collocazione dell'approdo
- La collocazione dei serbatoi di stoccaggio e rigassificazione



Congruenza con gli strumenti pianificatori.

Il Piano regolatore del Porto di Monfalcone attualmente vigente nella sua variante approvata con DM 4329 di data 17.03.1979 nulla dice in merito alla possibilità o meno di realizzare un approdo nell'ubicazione individuata dal proponente, per cui si deduce che non è nemmeno precluso tale insediamento. Non altrettanto può dirsi per la nuova cassa di colmata che il progetto relativo al rigassificatore intende realizzare per poter ricoverare i materiali provenienti dai lavori di approfondimento del canale e bacino di evoluzione tramite l'escavo a - 13,50 m. Quindi non c'è la compatibilità urbanistica con l'attuale strumento pianificatorio. Vale la pena però soffermarsi sulla coerenza del progetto proposto con i nuovi strumenti urbanistici che la regione FVG sta realizzando a breve. Non c'è chi non vede, infatti, che, poiché un piano regolatore prevede la pianificazione dello sviluppo di un'area per i prossimi 20/30 anni, il PRP vigente, ormai datato (+ di 35 anni) non può essere il documento di riferimento pianificatorio per la realizzazione di un terminal di rigassificazione. Sarebbe invece necessario avere a disposizione il nuovo Piano regolatore del Porto di Monfalcone, che, in scienza e coscienza, inserisca la realizzazione del rigassificatore in un contesto più ampio di pianificazione portuale.

Per tale motivo la nostra proposta è di subordinare la realizzazione del progetto all'iter di approvazione del nuovo PRP da parte della Regione FVG, presumibilmente in conclusione nel 2016. Incidentalmente si rappresenta che nessun ritardo deriverebbe alla realizzazione del terminal stesso in considerazione della concomitante effettuazione dei lavori di escavo del canale del porto di Monfalcone a - 12,50 slmm.

Collocazione dell'approdo

Il punto più evidente di conflitto tra l'attività esistente e quella che si intende realizzare è l'ubicazione della banchina di attracco delle navi gasiere all'imboccatura del porto, al termine del canale di accesso prima del bacino di evoluzione. Già questa sola considerazione è sufficiente ad evidenziare che l'estrema vicinanza dell'approdo con il canale di accesso è un elemento critico in quanto le eventuali prescrizioni dell'Autorità Marittima, competente sul punto, potrebbero interdire il traffico portuale durante le operazioni portuali correlate al traffico delle navi gasiere, situazione questa assolutamente inaccettabile data l'esigenza di continuità dei traffici commerciali del porto di Monfalcone.

Inoltre la disposizione dell'approdo in direzione perpendicolare al vento dominante (Bora) rende l'approdo insicuro sia in considerazione della gravosità delle condizioni atmosferiche durante i periodi invernali (si sono verificate anche recentemente situazioni di pericolosità con venti di velocità superiore ai 200 km/h) sia in considerazione

dell'elevata superficie di murata esposta al vento, tipica di navi delle tipologie e dimensioni proposte dal progetto. In questi casi è altamente probabile che l'Autorità Marittima richieda un adeguamento dei servizi tecnico nautici, con evidenti costi indotti aumentati per tutta la comunità portuale.

Un'ulteriore considerazione riguarda le pertinenze del terminal, o meglio le aree di rispetto e le servitù che gli enti competenti imporranno all'esercizio del rigassificatore. Anche in questo caso è altamente probabile che la cd fascia di rispetto venga individuata in circa 500 m, limitando così in maniera decisiva gli approdi migliori del porto (8 e 9), ubicati proprio nelle vicinanze dell'approdo gasiere, oltre al possibile utilizzo della darsena quale terminal ro-ro, come attualmente auspicato nella bozza di linee di PRP.

Infine le tubazioni del gas che collegano l'approdo all'impianto vengono a determinare una netta separazione e una cesura tra le aree attuali del porto e quelle di possibile sviluppo futuro a mare.

Collocazione dei serbatoi di stoccaggio e rigassificazione Anche in questo caso è opportuno evidenziare le aree di rispetto e le eventuali servitù che l'ubicazione dei serbatoi dove proposto dai progettisti indurrebbe sulle aree portuali. Anche senza voler fare riferimento al raggio di rispetto più probabile pari a 500 m, i riferimenti progettuali '14-007-H8_All_1_C_1_6_1_Mappe_Conseguenze' evidenziano aree di rispetto che interferiscono con la darsena portuale e con le aree ad essa limitrofe, dove è stata individuata la collocazione del terminal autostrade del mare, con anche la realizzazione di una stazione marittima. Anche in questo caso è evidente che il proposto rigassificatore è in chiaro contrasto con le previsioni di ampliamento portuale ed anzi ne rappresenta una grande limitazione, oltre a sottrarre quelle che attualmente sono le uniche ed immediate aree disponibili e infrastrutturabili per lo sviluppo portuale e industriale.

Distinti saluti

Dott. Raffaele Bortolussi
Presidente di Assoterminal Monfalcone
