



PROVINCIA  
di TRIESTE

34132 Trieste  
Piazza Vittorio Veneto, 4  
tel. +39 040 37981  
fax +39 040 3798 233

c.f. 80011310325  
partita Iva 00715530325

prot. n. \_\_\_\_\_  
da citare sempre nella risposta  
data

Alla Regione Autonoma FVG  
Direzione centrale ambiente ed energia  
Servizio Valutazioni Ambientali  
[ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del  
Territorio e del Mare  
Direzione generale per le valutazioni ambientali  
[dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it)



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

**E.prot DVA - 2015 - 0011551 del 30/04/2015**

vs. rif.

**oggetto: Procedura di VIA statale relativa al progetto del terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone e Lisert e opere connesse. Osservazioni della Provincia di Trieste ai fini dell'espressione del parere della Regione FVG.**

Si invia la deliberazione consiliare n. 28 del 23/04/2015, relativa all'oggetto.

Distinti saluti

**IL DIRIGENTE  
(Cella)**

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.Lgs. 82/2005 e s.m.i., del D.P.R. 445/2000 e s.m.i. e norme collegate



**Verbale di deliberazione del Consiglio Provinciale - seduta n. 7**
**Deliberazione 28**

OGGETTO : Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

Allegati:2

L'anno 2015 il giorno 23 del mese di aprile alle ore 16:30 , si è riunito in Trieste, nella sala consiliare della Provincia, piazza. Vittorio Veneto n. 4, in seduta di prima convocazione, convocato dal Presidente nei modi e nei termini di legge, il Consiglio Provinciale per discutere sugli argomenti iscritti all'ordine del giorno.

Risultano:

		Presente/Assente
Balbi Gianluca	Componente del Consiglio	Presente
Bassa Poropat Maria Teresa	Componente del Consiglio	Presente
Bergamini Marcello	Componente del Consiglio	Presente
Canziani Majda	Componente del Consiglio	Presente
Carboni Viviana	Componente del Consiglio	Assente
Cok Stefan	Componente del Consiglio	Presente
De Gioia Roberto	Componente del Consiglio	Assente
Debenjak Nadja	Componente del Consiglio	Presente
Dore Salvatore	Componente del Consiglio	Presente
Grizon Claudio	Componente del Consiglio	Presente
Legisa Elena	Componente del Consiglio	Presente
Longo Fabio	Componente del Consiglio	Presente
Martucci Stefano	Componente del Consiglio	Presente
Monteleone Maria	Vice Presidente del Consiglio	Presente
Morena Sabrina	Componente del Consiglio	Presente
Pallotta Daniela	Componente del Consiglio	Presente
Polidori Paolo	Componente del Consiglio	Presente
Puppi Matteo	Componente del Consiglio	Presente
Ret Giorgio	Componente del Consiglio	Presente
Romita Massimo	Componente del Consiglio	Assente
Rossi Giorgio	Componente del Consiglio	Assente
Salvati Luca	Componente del Consiglio	Presente
Sinico Andrea	Componente del Consiglio	Assente
Sormani Elisabetta	Componente del Consiglio	Presente
Vidali Maurizio	Presidente del Consiglio	Presente

Partecipa il Segretario Generale dott.ssa Lugarà Gabriella.

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.L.GS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Constatato il numero legale degli intervenuti assume la presidenza il sig. Vidali Maurizio nella qualità di Presidente del Consiglio

## IL CONSIGLIO PROVINCIALE

### Richiamati:

- il d.lgs 18.08.2000 n. 267 di approvazione del Testo Unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali;
- lo Statuto dell'Ente, approvato con deliberazione consiliare n. 15 dd. 25.03.2010 e, in particolare, l'art. 5, punto 4;
- la Deliberazione Consiliare n. 67 dd. 19.12.2014 avente ad oggetto: "Relazione Previsionale e Programmatica 2015-2017, Bilancio Pluriennale 2015-2017, Bilancio di Previsione 2015 – Approvazione", esecutiva a termini di legge;

Visto il d.lgs. n. 152/2006 e s.m.i. nella parte in cui disciplina le "Procedure per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), per la valutazione dell'Impatto Ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione Integrata Ambientale (IPPC)";

Vista l'istanza della SMART GAS SPA, (Via Dei Bagni , 26 - Monfalcone), ns. Prot. n. 30026 22/07/2014, per l'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, ai sensi dell' art.23 del d.lgs. 152/2006 e s.m.i., relativa al progetto *Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia*, da realizzarsi nel porto di Monfalcone e nelle retrostanti aree industriali, in località Lisert, e opere connesse;

Vista la nota, trasmessa con posta certificata, ns. Prot.n. 34614 del 19/08/2014, con cui la Regione FVG ha chiesto all'Amministrazione provinciale di inoltrare le proprie valutazioni in merito alla procedura di VIA statale relativa al citato progetto;

Considerato che l'art. 24 del citato d.lgs 152/2006 e l'art.3 della l.r. n. 43/90 prevedono la possibilità che la Provincia esprima le proprie osservazioni in relazione al progetto di VIA di rilevanza nazionale, definendone i termini temporali;

---

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Preso atto che con Apposita Delibera Consiliare n. 33/2014 la Provincia ha esercitato detto potere esprimendo le proprie osservazioni ;

Preso atto che la Regione (prot Provincia PEC 12292 dd. 31/03/2015) ha trasmesso le integrazioni progettuali prodotte dalla società SMART GAS SPA fissando il termine per la ricezione del parere di competenza in 30 gg dal ricevimento della nota (giovedì 30 aprile 2014);

Ricordato che le osservazioni prodotte con la Deliberazione n.33/2014 riguardavano in sintesi gli aspetti:

*A - procedimentale, rilevando la carenza di :*

- *necessità del procedimento di valutazione ambientale strategica,*
- *mancata applicazione dell'articolo 23 del D.Lgvo. 334/99 (c.d. legge Seveso), per gli aspetti della partecipazione del pubblico;*
- *necessità del Nulla Osta di Fattibilità (NOF)*

*B – con riferimento allo Studio di Impatto Ambientale del progetto “Smart gas”:*

*In relazione al QR Programmatico*

- P1. problematiche di coerenza con la Strategia Energetica Nazionale ed il Piano Energetico Regionale;*
- P2. Carenza nella dimostrazione dell'esigenza di un nuovo impianto di rigassificazione nelle acque costiere dell'Adriatico settentrionale, individuata quale area sensibile ai sensi del DLgs.152/06, in un'area portuale nella quale sono previsti altri progetti di sviluppo;*
- P3. invarianza del costo finale gas, che la stessa SEN fa dipendere da altri fattori*
- P4: valutazione critica di un impatto su aree di vincolo ambientale inserite in una Zona Industriale, in modo temporaneo (costruzione del metanodotto) o permanente (area dell'impianto).*
- P5: criticità legate all'incidenza del progetto in relazione con insediamenti umani, portualità, pesca e nautica..*
- P6: relazione con i lavori di dragaggio del porto di Monfalcone (VIA tuttora in corso).*
- P8. necessita di verificare se la disponibilità di GN in loco possa favorire la riconversione a gas della centrale termoelettrica di Monfalcone.*
- P9. criticità inerenti la valutazione delle esigenze energetiche locali usando criteri alternativi a quelli descritti dai proponenti.*

*In relazione al QR Progettuale*

- T1 l'approfondimento dell'analisi economica del progetto,*
- T2. L'integrazione col calore di scarto dell'impianto di cogenerazione della cartiera Burgo per la rigassificazione*

T3. le rilevanti interferenze con il sottosuolo, anche in relazione a possibili rinvenimenti archeologici e di residuati bellici, nonché in relazione alla presenza di sostanze inquinanti.

T4. le problematiche inerenti il traffico terrestre su strada e ferrovia relativo al GNL in uscita dall'impianto, in termini di carico sul sistema dei trasporti e di sicurezza.

T5. volumi di traffico navale complessivo e la disponibilità delle navi metaniere di piccola taglia da impiegare per la distribuzione del GNL stoccato.

T6. le interazioni tra le operazioni di bunkeraggio e l'attività portuale, la nautica di diporto, la pesca, il turismo e le correlate attività economiche, la possibile imposizione di vincoli e servitù ai fini della sicurezza della navigazione delle metaniere. In particolare verificare che l'impianto in progetto non costituisca ostacolo allo sviluppo del Sistema Portuale Regionale, in particolare per gli effetti di salvaguardia IMO e le limitazioni delle attività esistenti e programmate. Analogamente per quanto attiene all'incidenza sul traffico aeroportuale regionale.

T7. definizione un crono-programma che specifichi i tempi di avvio dell'attività di bunkering in relazione a quella di rigassificazione.

T8. carenza di un'alternativa di progetto con la banchina di scarico GNL orientata parallelamente (anziché ortogonalmente) alla direzione di provenienza della Bora.

T9. produzione di un bilancio più dettagliato del consumo di materiali da costruzione (dai massi della diga e del profilo della cassa di colmata, ai materiali per il calcestruzzo, ecc.).

T10. approfondimento del canale di accesso al porto fino a 13,50 m può favorire lo sviluppo del sistema portuale regionale, solo qualora siano superate le incidenze di cui al punto T6.

In relazione al OR Ambientale

A1. le criticità nelle operazioni di dragaggio

A2. impatti temporaneamente (fase costruzione) e permanentemente (esercizio) con varie aree sottoposte a vincolo con valutazione di interventi di mitigazione e compensazione in area della cassa di colmata, a protezione delle specie e degli ecosistemi impattati.

A3. paesaggistici (alterazioni in termini di forma e volume, percepibili specialmente dal litorale monfalconese e da vari insediamenti nel Comune di Duino Aurisina -Devin Nabrezina).

A4. definizione del contenimento delle emissioni acustiche e luminose.

A5. gli impatti sul sottosuolo causati dalla realizzazione delle fondazioni.

A6. effetto dell'eliminazione della prateria di Fanerogame collocata sotto costa, causata dall'estensione della cassa di colmata.

A7. approfondimento dell'analisi dell'impatto delle autobotti e ferro-cisterne di GNL sul sistema dei trasporti.

C – con riferimento agli elementi di sicurezza dell'impianto:

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

4

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

*RPS1. la necessità di indicare impianti e bersagli sensibili (quali scuole ed infrastrutture ferroviarie e di captazione idrica, monumenti storici) nonché zone di pregio naturalistico e paesaggistico presenti nel limitrofo territorio del Comune di Duino Aurisina -Devin Nabrezina*

*RPS2. particolare approfondimento nella procedura di adozione del "Piano di Emergenza" alle problematiche della sicurezza epr i lavoratori i caso di incidenti particolarmente gravi*

*RPS3. necessità di maggior dettaglio nella valutazione della tipologia dei terreni nell'area di ubicazione dell'impianto con approfondimento dell'inquadramento geologico, in prospettiva sismica e geotecnica, tenuto conto degli interventi antropici intercorsi nell'area nonché della presenza di eterogenei sedimenti marini e fluviali che possono determinare un'elevata disomogeneità spaziale del substrato.*

*RPS4. approfondita valutazione delle possibili interazioni tra gli scenari incidentali prospettati e le attività di carico/scarico e movimentazione a mare ed a terra di prodotti dall'impianto.*

*RPS5. approfondimento de gli elementi di sicurezza relativi al sorvolo di aeromobili, specie in relazione agli eventi di emergenza in impianto ed in particolare all'impiego della torcia.*

Preso atto che sulle corpose integrazioni progettuali gli uffici hanno prodotto le relazioni tecniche, allegate alla presente per costituirne parte integrante, anche ai fini della motivazione;

Preso atto, dal punto di vista delle correlazioni con il progetto di dragaggio del canale di ingresso al Porto di Monfalcone , che nel frattempo la competente Commissione Nazionale per la Valutazione di Impatto Ambientale ha espresso parere favorevole sullo stesso, procedimento che ora attende solo gli atti formali di Decretazione Ministeriale;

Considerato non soddisfatte le seguenti questioni, di notevole importanza progettuale, che appaiono irrisolte in questa fase dell'analisi:

a) la necessità di disporre di VAS specifica: le ricadute sul sistema trasportistico navale hanno rilevanza non trascurabile a livello di Baia di Panzano/Golfo di Trieste e potrebbero non essere risolte in termini di variante al PRGC; per altro verso la presenza dell'impianto potrebbe generare diversa fruibilità delle aree a confine rispetto a quanto ora previsto; pertanto pare opportuno che la competente Regione si pronunci nel merito;

b) le interazioni con l'attività portuale: si tratta di una questione ambivalente in quanto da un lato può costituire interferenza e vincolo per l'attività del porto di Monfalcone, mentre dall'altro può costituire un elemento di sviluppo del Sistema Portuale Regionale; nel merito saranno risolutive le disposizioni dell'Autorità Marittima che dovrà esprimersi in sede di Conferenza dei Servizi per l'Autorizzazione Unica

alla costruzione ed esercizio dell'impianto energetico; risulta necessario richiedere all'Autorità Marittima di anticipare le proprie disposizioni in merito, per poter compiere le valutazioni di cui sopra;

c) la realizzazione di una banchina di attracco con posizione alternativa (anche in relazione ai rinvenimenti archeologici e di ordigni bellici): pare opportuno proporre al MATT di prescrivere la progettazione alternativa della banchina di attracco in posizione parallela alla direzione di Bora, accompagnata da un accurato studio di fattibilità tecnica, sostenibilità economica ed indagine ambientale/incidenza sul SIC;

d) la realizzazione delle fondazioni e le interferenze col suolo e le acque sotterranee: tali opere intervengono in un contesto di notevole alterazione ed eterogeneità dal punto di vista idrogeologico e geotecnico; la conoscenza di questi elementi è essenziale per l'elaborazione di un progetto definitivo, per il suo dimensionamento e la individuazione di tempi e costi di realizzazione dell'opera; si possono verificare imprevisti di notevole importanza, legati a difficoltà costruttive (anche in relazione agli eventuali aspetti sismici e/o rinvenimenti archeologici e di ordigni bellici) ed alla necessità di interventi di bonifica dei terreni ed acque inquinate; l'interazione col sottosuolo in una condizione di sostanziale alterazione come quella rilevata implicherà certamente la necessità di procedere a bonifica, con un certo rischio di impresa in termini di tempi e costi; proporre al MATTM di prescrivere un'indagine preliminare accurata ed approfondita.

e) relativamente agli impatti sulle Fanerogame si osserva che i metodi di valutazione del proponente non sono apparsi accurati (non sono quantitativi, né descrittivi il valore biologico della cenosi impattata), specie in relazione al fatto che le Fanerogame sono in regresso in tutto il Mediterraneo ed in particolare nell'Alto Adriatico (esistono specifici programmi di tutela dell'unione Europea), per cui a livello di sistema si ribadisce che trattasi di un impatto rilevante che dovrà essere incluso nel bilancio complesso di compatibilità ambientale.

f) confermata l'applicazione del D.lgs 334/99 relativo alla sicurezza, il proponente ha esteso l'area analizzata anche ai bersagli sensibili nell'ambito del territorio del Comune di Duino-Aurisina: pare necessario richiedere l'estensione dei lavori del Comitato Tecnico Regionale alle rappresentanze della Provincia di Trieste e del Comune di Duino-Aurisina;

Rilevato altresì che :

---

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

6

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

- dal punto di vista della politica energetica, pur prendendo atto che la Strategia Energetica Nazionale prevede in astratto la realizzazione di rigassificatori, si deve rimarcare che detta previsione viene giustificata al solo fine della differenziazione e della certezza delle fonti di approvvigionamento; peraltro l'attuale assenza di un Piano Energetico Regionale aggiornato e la mancata definizione nella Pianificazione Territoriale Regionale delle aree di possibile allocazione di detti impianti rende oggettivamente impossibile esprimere un parere di coerenza dell'opera con detti fondamentali atti pianificatori. In particolare non pare possibile valutare la stessa coerenza soprattutto in termini di sussistenza dell'esigenza di soddisfacimento del pubblico interesse all'approvvigionamento di energia.
- dal punto di vista della politica di sviluppo territoriale ed economico, la localizzazione dell'impianto comporta da un lato notevoli impatti paesaggistici e dall'altro si pone in evidente contrasto con la vocazione turistica del territorio della Provincia di Trieste e non risulta coerente con scelte anche di recente assunte dal Comune di Duino Aurisina in ordine a tale sviluppo e comporterebbe rilevanti impatti sulla fruibilità delle strutture turistiche a mare di detto Comune, riferibili al Parco del Timavo, al Villaggio del Pescatore, a Duino a mare ed alla Baia di Sistiana.

Tutto ciò premesso e considerato;

Posto in votazione il documento per alzata di mano, alla presenza di 20 Consiglieri, il Presidente del Consiglio Provinciale ne proclama l'esito: favorevoli 20, contrari /, astenuti /;

#### DELIBERA

di esprimere, alla luce delle integrazioni progettuali citate in premessa, le seguenti osservazioni collaborative alla Regione Friuli-Venezia Giulia, al fine dell'espressione del parere di sua competenza, nell'ambito del procedimento nazionale di VIA relativo all'impianto di rigassificazione e "bunkering" in Comune di Monfalcone presentato da Smart gas:

---

Provincia di Trieste -- Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

7

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI



1) dal punto di vista procedurale e tecnico-progettuale:

a) sulla necessità di disporre di VAS specifica: le ricadute sul sistema trasportistico navale hanno rilevanza non trascurabile a livello di Baia di Panzano/Golfo di Trieste e potrebbero non essere risolte in termini di variante al PRGC; per altro verso la presenza dell'impianto potrebbe generare diversa fruibilità delle aree a confine rispetto a quanto ora previsto; pertanto pare opportuno che la competente Regione si pronunci nel merito;

b) le interazioni con l'attività portuale: si tratta di una questione ambivalente in quanto da un lato può costituire interferenza e vincolo per l'attività del porto di Monfalcone, mentre dall'altro può costituire un elemento di sviluppo del Sistema Portuale Regionale; nel merito saranno risolutive le disposizioni dell'Autorità Marittima che dovrà esprimersi in sede di Conferenza dei Servizi per l'Autorizzazione Unica alla costruzione ed esercizio dell'impianto energetico; risulta necessario richiedere all'Autorità Marittima di anticipare le proprie disposizioni in merito, per poter compiere le valutazioni di cui sopra;

c) sulla realizzazione di una banchina di attracco con posizione alternativa (anche in relazione ai rinvenimenti archeologici e di ordigni bellici): pare opportuno proporre al MATT di prescrivere la progettazione alternativa della banchina di attracco in posizione parallela alla direzione di Bora, accompagnata da un accurato studio di fattibilità tecnica, sostenibilità economica ed indagine ambientale/incidenza sul SIC;

d) sulla realizzazione delle fondazioni e le interferenze col suolo e le acque sotterranee: tali opere intervengono in un contesto di notevole alterazione ed eterogeneità dal punto di vista idrogeologico e geotecnico; la conoscenza di questi elementi è essenziale per l'elaborazione di un progetto definitivo, per il suo dimensionamento e la individuazione di tempi e costi di realizzazione dell'opera; si possono verificare imprevisti di notevole importanza, legati a difficoltà costruttive (anche in relazione agli eventuali aspetti sismici e/o rinvenimenti archeologici e di ordigni bellici) ed alla necessità di interventi di bonifica dei terreni ed acque inquinate; l'interazione col sottosuolo in una condizione di sostanziale alterazione come quella rilevata implicherà certamente la necessità di procedere a bonifica, con un certo rischio di impresa in termini di tempi e costi; proporre al MATTM di prescrivere un'indagine preliminare accurata ed approfondita.

e) relativamente agli impatti sulle Fanerogame si osserva che i metodi di valutazione del proponente non sono apparsi accurati (non sono quantitativi, né descrittivi il valore biologico

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

8

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

della cenosi impattata), specie in relazione al fatto che le Fanerogame sono in regresso in tutto il Mediterraneo ed in particolare nell'Alto Adriatico (esistono specifici programmi di tutela dell'unione Europea), per cui a livello di sistema si ribadisce che trattasi di un impatto rilevante che dovrà essere incluso nel bilancio complessivo di compatibilità ambientale.

f) dando atto che sugli aspetti legati alla applicazione del D.lgs 334/99 relativi alla sicurezza il proponente ha esteso l'area analizzata anche ai bersagli sensibili nell'ambito del territorio del Comune di Duino-Aurisina, pare necessario richiedere l'estensione dei lavori del Comitato Tecnico Regionale alle rappresentanze della Provincia di Trieste e del Comune di Duino-Aurisina.

2. dal punto di vista della politica energetica, pur prendendo atto che la Strategia Energetica Nazionale prevede in astratto la realizzazione di rigassificatori, si deve rimarcare che detta previsione viene giustificata al solo fine della differenziazione e della certezza delle fonti di approvvigionamento; peraltro l'attuale assenza di un Piano Energetico Regionale aggiornato e la mancata definizione nella Pianificazione Territoriale Regionale delle aree di possibile allocazione di detti impianti rende oggettivamente impossibile esprimere un parere di coerenza dell'opera con detti fondamentali atti pianificatori. In particolare non pare possibile valutare la stessa coerenza soprattutto in termini di sussistenza dell'esigenza di soddisfacimento del pubblico interesse all'approvvigionamento di energia;

3. dal punto di vista della politica di sviluppo territoriale ed economico, la localizzazione dell'impianto comporta da un lato notevoli impatti paesaggistici e dall'altro si pone in evidente contrasto con la vocazione turistica del territorio della Provincia di Trieste ed in particolare non risulta coerente con scelte anche di recente assunte dal Comune di Duino Aurisina in ordine a tale sviluppo, comportando di fatto possibili rilevanti impatti sulla fruibilità delle strutture turistiche a mare di detto Comune, riferibili al Parco del Timavo, al Villaggio del Pescatore, a Duino a mare ed alla Baia di Sistiana.

4. di dare atto che il presente provvedimento non comporta impegno di spesa.

Successivamente, riscontrata l'urgenza del caso ai sensi dell'art. 1 della L.R. 11.12.2003, n. 21, con apposita votazione, espressa per alzata di mano, la presente viene dichiarata immediatamente eseguibile, con 20 voti favorevoli, / contrari, / astenuti, come proclamato dal Presidente del Consiglio.

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

10

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI



PROVINCIA  
di TRIESTE

**U.O. AMBIENTE**

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE : *Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.*

PROPOSTA NR. 23 Del 20/04/2015

Preso nota

**PARERE DI REGOLARITÀ CONTABILE**

Ai sensi dell'art. 49, comma 1° del D.Lgs.n. 267/2000, si esprime parere favorevole alla regolarità contabile della proposta di deliberazione.

Trieste, 20/04/2015

IL DIRIGENTE  
PER IL (DOTT. FULVIO DELLA  
VEDOVA)

---

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

---

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Letto, confermato e sottoscritto,

Il Presidente del Consiglio  
Vidali Maurizio

Il Segretario Generale  
Lugara Gabriella

---

Provincia di Trieste – Deliberazione n. 28 del 23/04/2015

12

OGGETTO: Valutazione di Impatto Ambientale relativa al progetto Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia, da realizzarsi nel porto di Monfalcone; parere collaborativo alla Regione a seguito degli elaborati integrativi.

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

# Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: MAURIZIO VIDALI

CODICE FISCALE: VDLMRZ67T12L424F

DATA FIRMA: 24/04/2015 11:53:41

IMPRONTA: C5ACF2AC6C1A3B09AC00926D2426389AA287B594058E768EBB97CC8755A8B664  
A287B594058E768EBB97CC8755A8B6642ABD8231EF446B96C787B5AD3B6F0D0E  
2ABD8231EF446B96C787B5AD3B6F0D0EBDE4CE5DD4A3183996C520A3015495F6  
BDE4CE5DD4A3183996C520A3015495F65EA48C635778F5AD26094FD88602297E

NOME: GABRIELLA LUGARA'

CODICE FISCALE: LGRGRL67T53H224K

DATA FIRMA: 24/04/2015 13:06:42

IMPRONTA: 0D59F0F67C8D645C0C680B825601B01CD3D6379B390EAAFF2094BDE6997A234C  
D3D6379B390EAAFF2094BDE6997A234CE26866B31855095EF76037FEF5E37B15  
E26866B31855095EF76037FEF5E37B1598817211B7E42AC0B6D3F4550CC84170  
98817211B7E42AC0B6D3F4550CC841707FA8EECD6FB9734949460CC087885A36



## PROVINCIA DI TRIESTE - U.O. AMBIENTE

Relazione tecnica dd. 16.04.2015

### Studio di Impatto Ambientale Terminale di rigassificazione GNL "Smart gas" Monfalcone Esame delle integrazioni

#### 1. Procedura di VIA

Il progetto è sottoposto a VIA nazionale (istanza Giugno 2014) ed è stato oggetto di Deliberazione Consiliare Provinciale (Settembre 2014), oltre ad avere ricevuto numerose osservazioni e prescrizione di integrazioni da parte della Commissione Nazionale VIA (Febbraio 2015). La Regione richiede osservazioni della Provincia al progetto integrato presentato il 27.03.2015 (scadenza 29/04 pv).

Raccolte le osservazioni alle integrazioni, esse verranno inviate alla Commissione Nazionale VIA, che dovrà esprimersi. Ricepito il suo parere, il Ministero dell'Ambiente TTM e quello dei Beni Culturali decreteranno in merito alla compatibilità ambientale del progetto.

La presente relazione esamina gli aspetti ambientali legati alle integrazioni del progetto.

#### 2. Precedenti Deliberazioni provinciali

Le osservazioni presentate con Deliberazione provinciale n 33 dd. 15.09.2014 sono state le seguenti:

*"A - in via preliminare, dal punto di vista procedimentale, si rileva la carenza legata ai seguenti elementi:*

- necessità del procedimento di valutazione ambientale strategica, per le ragioni tutte indicate in premessa;*
- mancata applicazione dell'articolo 23 del D.Lgvo. 334/99 (c.d. legge Seveso), secondo il quale il progetto deve essere sottoposto all'attenzione della popolazione, come peraltro ribadito dal Ministero dell'Ambiente e T.M. a quello delle Attività Produttive con nota 2005/1229;*
- necessità del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale integrato del Friuli Venezia Giulia, delle cui prescrizioni il provvedimento di VIA deve prendere, per legge, atto.*

*B - con riferimento allo Studio di Impatto Ambientale del progetto "Smart gas":*

##### *In relazione al OR Programmatico*

*P1. Il progetto di rigassificazione in esame non può essere ritenuto attuativo delle infrastrutture definite dalla Strategia Nazionale né dal Piano Energetico Regionale e pertanto non lo si può valutare in termini di coerenza con le esigenze energetiche derivanti.*

*P2. Non risulta dimostrata l'esigenza di un nuovo impianto di rigassificazione nelle acque costiere dell'Adriatico settentrionale, individuata quale area sensibile ai sensi del DLgs.152/06, in un'area portuale nella quale sono previsti altri progetti di sviluppo;*

*P3. La presenza di un nuovo impianto non incide direttamente su un'eventuale riduzione del costo del gas, che la stessa SEN fa dipendere da altri fattori*

*P4: L'impianto impatta su aree di vincolo ambientale inserite in una Zona Industriale, in modo temporaneo (costruzione del metanodotto) o permanente (area dell'impianto).*

*P5: Va analizzata l'attività in progetto in relazione con insediamenti umani, portualità, pesca e nautica: tutte queste funzioni sono previste in coincidenza sul piano programmatico.*

*P6: La realizzazione dell'impianto dipende dal completamento dei lavori di dragaggio del porto di Monfalcone (VIA tuttora in corso). Riteniamo opportuno un maggiore raccordo tra i due procedimenti*

*P8. E' opportuno verificare se la disponibilità di GN in loco possa favorire la riconversione a gas della centrale termoelettrica di Monfalcone.*

*P9. Stante la carenza dell'attuale pianificazione energetica regionale, sussistono oggettive difficoltà nel valutare il progetto in un quadro di esigenze locali usando criteri alternativi a quelli descritti dai proponenti.*

#### *In relazione al OR Progettuale*

*T1. E' necessario l'approfondimento dell'analisi economica del progetto, anche in relazione al quadro economico-finanziario dell'intervento ed alla possibilità di ricevere contributi pubblici, in rapporto allo scarso impiego dei terminali GNL esistenti a livello nazionale.*

*T2. L'integrazione col calore di scarto dell'impianto di cogenerazione della cartiera Burgo per la rigassificazione del GNL comporta risparmio energetico e riduzione degli impatti sul corpo idrico ricevente.*

*T3. La costruzione dei serbatoi su pali non viene descritta nel dettaglio: sono possibili forti interferenze con il sottosuolo, anche in relazione a possibili rinvenimenti archeologici e di residui bellici, nonché in relazione alla presenza di sostanze inquinanti.*

*T4. Vanno chiariti gli aspetti relativi al traffico terrestre su strada e ferrovia relativo al GNL in uscita dall'impianto, in termini di carico sul sistema dei trasporti e di sicurezza.*

*T5. Vanno chiariti i volumi di traffico navale complessivo e la disponibilità delle navi metaniere di piccola taglia da impiegare per la distribuzione del GNL stoccato.*

*T6. E' necessario chiarire le interazioni tra le operazioni di bunkeraggio e l'attività portuale, la nautica di diporto, la pesca, il turismo e le correlate attività economiche, la possibile imposizione di vincoli e servitù ai fini della sicurezza della navigazione delle metaniere. Verificare che in questi termini l'impianto in progetto non costituisca ostacolo allo sviluppo del Sistema Portuale Regionale, in particolare per gli effetti di salvaguardia IMO e le limitazioni delle attività esistenti e programmate. Analogamente per quanto attiene all'incidenza sul traffico aeroportuale regionale.*

*T7. Rimane da definire un crono-programma che specifichi i tempi di avvio dell'attività di bunkering in relazione a quella di rigassificazione.*

*T8. Va valutata l'alternativa di progetto con la banchina di scarico GNL orientata parallelamente (anziché ortogonalmente) alla direzione di provenienza della Bora.*

*T9. E' necessario un bilancio più dettagliato del consumo di materiali da costruzione (dai massi della diga e del profilo della cassa di colmata, ai materiali per il calcestruzzo, ecc.).*

*T10. Di per sé l'approfondimento del canale di accesso al porto fino a 13,50 m può favorire lo sviluppo del sistema portuale regionale, solo qualora siano superate le incidenze di cui al punto T6.*



In relazione al OR Ambientale

- A1. Sussistono le criticità nelle operazioni di dragaggio: saranno rimossi sedimenti potenzialmente inquinati, in particolare da Mercurio. Analogamente per il controllo dello sfioro delle acque di sedimentazione scaricate dalla cassa di colmata.
- A2. L'impianto in progetto impatta temporaneamente (fase costruzione) e permanentemente (esercizio) con varie aree sottoposte a vincolo. Va valutata l'opportunità di interventi di mitigazione e compensazione in area della cassa di colmata, a protezione delle specie e degli ecosistemi impattati.
- A3. Le opere previste indurranno forti alterazioni in termini di forma e volume, percepibili specialmente dal litorale monfalconese e da vari insediamenti nel Comune di Duino Aurisina -Devin Nabrezina. Paiono insufficienti i risultati dell'analisi paesaggistica e sono da approfondire aggiungendo nuove prospettive e introducendo ulteriori misure di mitigazione.
- A4. Stante la relativa vicinanza con centri abitati, sarà necessario definire il contenimento delle emissioni acustiche e luminose.
- A5. Va approfondita l'analisi degli impatti sul sottosuolo causati dalla realizzazione delle fondazioni.
- A6. E' necessario analizzare con maggiore dettaglio l'effetto dell'eliminazione della prateria di Fanerogame collocata sotto costa, causata dall'estensione della cassa di colmata.
- A7. E' indispensabile approfondire l'analisi dell'impatto delle autobotti e ferro-cisterne di GNL sul sistema dei trasporti.

C – con riferimento agli elementi di sicurezza dell'impianto, riservandosi, comunque, la formulazione definitiva di un parere in merito all'interno della procedura di cui al DLgs334/99:

RPS1. Si evidenzia la necessità di indicare impianti e bersagli sensibili (quali scuole ed infrastrutture ferroviarie e di captazione idrica, monumenti storici) nonché zone di pregio naturalistico e paesaggistico presenti nel limitrofo territorio del Comune di Duino Aurisina -Devin Nabrezina che non sono indicati come invece si rileva per l'ambito del monfalconese.

RPS2. Si rileva che gli eventi di maggiore gravità possono interessare il personale dell'impianto presente durante le fasi di scarico dalla gasiera in caso di rotture delle tubazioni. Tali situazioni, come altre analoghe, dovranno essere oggetto di un approfondito esame nella procedura di adozione del "Piano di Emergenza".

RPS3. Si rende necessario descrivere più dettagliatamente la tipologia dei terreni nell'area di ubicazione dell'impianto. La ridotta profondità indagata nella progettazione (20 m) porta a classificare i materiali come terreni a grana grossa scarsamente addensati o terreni a grana fine scarsamente consistenti.

Si ritiene sia opportuno un approfondimento dell'inquadramento geologico, in prospettiva sismica e geotecnica, tenuto conto degli interventi antropici intercorsi nell'area nonché della presenza di eterogenei sedimenti marini e fluviali che possono determinare un'elevata disomogeneità spaziale del substrato.

RPS4. Si ritiene indispensabile un'approfondita valutazione delle possibili interazioni tra gli scenari incidentali prospettati e le attività di carico/scarico e movimentazione a mare ed a terra di prodotti dall'impianto.

RPS5. Si ritiene necessario approfondire gli elementi di sicurezza relativi al sorvolo di aeromobili, specie in relazione agli eventi di emergenza in impianto ed in particolare all'impiego della torcia, poiché (documento H10) alcune delle opere in progetto rientrano nell'ambito della Superficie di salita al decollo del traffico dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari."

### 3. Contenuti del progetto integrato

In relazione ai principali aspetti di natura ambientale riguardanti la pregressa Deliberazione Provinciale (p.to A-primo elemento e p.to B), alle prescrizioni della Commissione Nazionale VIA ed alle altre osservazioni ricevute da pubblico ed Enti, emergono i seguenti elementi di interesse.

#### 3.1 Aspetti di carattere strategico e programmatico

Le integrazioni presentate includono l'Analisi Costi-Benefici, su richiesta della Regione, in cui SMG attesta e ribadisce la sostenibilità del progetto.

In relazione alla nostra richiesta di inquadramento strategico del progetto in rapporto ai piani energetici (P1):  
SMG ritiene che il progetto non sia in contrasto con gli elementi di pianificazione energetica, in quanto la Strategia Energetica Nazionale (SEN) individua i rigassificatori come sistemi utili a garantire l'approvvigionamento e la differenziazione delle fonti energetiche nella fase di transizione verso le energie rinnovabili. Quanto al Piano Energetico Regionale, quello vigente (versione 2006) non ne fa menzione, mentre quello futuro è in fase di "scoping" e non definisce misure puntuali.

In relazione alle interferenze con altri progetti di impianti analoghi:

SMG non prevede che questi progetti possano essere realizzati congiuntamente al Terminale di Monfalcone. In ogni caso, l'unico impatto di potenziale effetto cumulativo è quello relativo all'aumento del traffico navale. Attualmente nel Golfo di Trieste vi sono circa 6000 transiti navali annui ed il terminale di Monfalcone ne prevederebbe circa altri 100 e questo incremento viene considerato influente.

Parallelamente le interferenze con le acque territoriali slovene sono considerate irrilevanti.

A nostra osservazione sulla necessità di sottoporre il progetto ad AIA:

SMG risponde che in all VIII p.te II del dlgs 152/2006 non sono inclusi i rigassificatori di GNL, quindi AIA non è necessaria (pag 127 doc. "controdeduzioni").

A nostra osservazione su necessità di VAS (P7):

SMG a pag.10 rispondendo al Comune precisa che la VAS non è necessaria, in quanto sostituita dalla VIA, poiché il progetto sottoposto a VIA fa variante allo strumento urbanistico (qualora ne costituisca l'unica variazione) e la VIA stessa descrive l'analisi degli aspetti programmatici. Inoltre la VAS non è necessaria per progetti che non manifestano impatti sull'area vasta (pag 130 doc. "controdeduzioni").

A parere dell'Ufficio le ricadute sul sistema trasportistico navale (ingresso/uscita di metaniere e bettoline per GNL) hanno invece rilevanza non trascurabile a livello di Baia di Panzano/Golfo di Trieste.

Anche per il progetto di rigassificatore a Trieste-Zaule avevamo argomentato che la variante urbanistica puntuale volta a realizzare un impianto che per anche solo per aspetti di sicurezza induce limitazioni alle aree a confine ( o portuali) necessita di VAS

A richiesta di chiarire i collegamenti tra il progetto e l'escavo del porto di Monfalcone (P6):

SMG riferisce sulle proprie azioni di concertazione con l'Azienda Speciale del Porto di Monfalcone e col MATTM.

Gli effetti delle attività di dragaggio sull'ambiente e le componenti economiche (nautica, pesca, turismo, ecc.) sono state descritte nella VIA del porto ed oggetto di Deliberazione Cons. Provinciale n°24 dd. 19.09.2013. Tale procedimento è allo stadio di esame della Commissione Nazionale VIA. Evidenziamo che i lavori di escavo del porto interverranno sugli strati superficiali del sedimento, mentre i dragaggi di SMG costituiranno un approfondimento di quanto già operato. L'intervento del porto inciderà sugli strati sedimentari che si ritiene siano maggiormente alterati, oltre che più fini e mobili, mentre è probabile che i successivi lavori di SMG riguarderanno masse più grossolane e meno contaminate.

A nostra osservazione su eventuale riconversione a gas della centrale di Monfalcone (P8):

SMG risponde che non ci sono nessi tra i due progetti (pag 130 doc. "controdeduzioni").

Rileviamo quindi la possibilità che per il sistema energetico regionale, in quel sito siano abbinate le soluzioni energetiche carbone+GNL. Del resto in un regime di liberalizzazione del mercato energetico che si è rivelata come una totale deregolamentazione, non appaiono disponibili strumenti per vincolare in alcun modo il sistema.

Per contro osserviamo che l'impiego diretto del gas come sorgente termica da parte delle industrie che costituiranno il gruppo d'acquisto potrà generare vantaggi economici per il sistema produttivo regionale. Analogamente l'impiego del GNL come carburante per la trazione terrestre e navale (per quanto attualmente sia una realtà rilevante solo nel cabotaggio fluviale in Nord Europa) presenta prospettive interessanti, sia in termini di mercato energetico che soprattutto ambientali (riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti).

A nostra osservazione su interazioni con traffico portuale, nautica, pesca, turismo (T4):

SMG risponde che la realizzazione dell'impianto comporterà l'approfondimento del canale di accesso al porto di Monfalcone e di conseguenza un incentivo all'attività portuale.

L'aumento del traffico portuale previsto sarà del 12,5%, con occupazione del canale d'accesso per 450 h/a, e quindi di lieve entità. Inoltre le rotte delle gasiere non dovrebbero riguardare la nautica del Villaggio del Pescatore. In ogni caso le disposizioni relative al traffico navale saranno oggetto di successive disposizioni dell'Autorità Marittima che saranno rilasciate in sede di Autorizzazione Unica presso il MISE (pag 133 e 47 doc. "controdeduzioni")

Relativamente ad impatti sulla mitilicoltura, il Proponente ha predisposto un Piano di monitoraggio integrativo che sarà esaminato in sede di valutazione definitiva da parte della Commissione Nazionale VIA.

Riteniamo che le interferenze con la nautica, turismo e produzione ittica siano effettivamente gestibili attraverso un regime prescrittivo accorto (idem per gli effetti dei dragaggi), mentre una valutazione compiuta delle interferenze col traffico portuale di Monfalcone e conseguenti ricadute sul Sistema Portuale Regionale siano possibili solo a seguito delle prescrizioni dell'Autorità Marittima in sede di CDS presso il MISE (da svolgersi).

### 3.2 Aspetti di carattere tecnologico e progettuale

A nostra osservazione su possibilità alternativa di realizzare la banchina di attracco della metaniera parallelamente alla direzione di Bora:

SMG replica che *"l'unica alternativa percorribile è quindi limitata al lato Est della nuova cassa di colmata. In merito a tale localizzazione si evidenzia tuttavia che:*

*• la distanza tra l'eventuale accosto e il canale di accesso al porto risulterebbe maggiore rispetto a quelle di progetto: per tale motivo, sarebbe necessario provvedere al dragaggio di un'area di fondale più estesa e alla gestione di una maggiore volumetria di sedimento;*

*... al fine di consentire le manovre di accosto e partenza delle gasiere, sarebbero necessarie ingenti opere di protezione portuale, da localizzare all'interno o comunque nell'immediata prossimità della parte marina del Sito Natura 2000 "ZSC Carso Triestino e Goriziano".*

Le considerazioni di cui sopra escludono la possibilità di realizzare la banchina lungo il lato Est della nuova colmata. L'Ufficio ritiene che tale alternativa (che aveva previsto proprio nelle modalità descritte da SMG) possa essere invece tecnicamente percorribile, poiché esistono siti disponibili per la deposizione del dragato in ambito regionale e raggiungibili via mare (es. ZIAC e nel futuro la cassa di colmata della piattaforma logistica del porto di Trieste). La scelta risulterebbe maggiormente onerosa in termini economici e cronologici, però meriterebbe una valutazione più approfondita in termini di fattibilità tecnica e sostenibilità economica.

Effettivamente gli effetti sull'area SIC sarebbero potenzialmente aumentati dalla minore distanza, ma riteniamo comunque che anche questo aspetto meriti un approfondimento, poiché tale soluzione avrebbe il vantaggio di rendere minori le interferenze con le attività portuali.

Alla nostra osservazione relativa agli aspetti geologici e geognostici (T2, A5):

SMG replica che essi saranno indagati nelle successive fasi progettuali (pag 126 doc. "controdeduzioni").

Osserviamo che per realizzare i serbatoi saranno necessari pali da diametro 120 cm e lunghezza 25 m in numero che non ci è evidente, ma presumibilmente di alcune centinaia. Analogamente per la torcia.

Perciò non riteniamo completamente condivisibile la valutazione, in quanto essi intervengono in un contesto molto complesso, di notevole alterazione ed eterogeneità dal punto di vista idrogeologico e geotecnico. Pertanto essi sono essenziali per l'elaborazione di un progetto definitivo, per il suo dimensionamento e la individuazione di tempi e costi di realizzazione dell'opera (anche in relazione agli eventuali rinvenimenti archeologici e di ordigni bellici). Inoltre questi possono riservare imprevisti di notevole importanza, legati a difficoltà costruttive ed alla necessità di interventi di bonifica dei terreni ed acque inquinate.

A nostra osservazione sul cronoprogramma (T7) per l'avvio dell'attività di distribuzione di GNL per alimentazione motori marini contestualmente alla rigassificazione:

SMG chiarisce che le due attività inizieranno contemporaneamente e che il naviglio necessario alla distribuzione del GNL si renderà disponibile per tempo (pag 133 doc. "controdeduzioni").

Pertanto si avrà da subito un traffico annuale di 22 grandi metaniere + 68 bettoline per GNL (1.000-10.000 mc) ed ad avviso di SMG il sistema della cantieristica locale/nazionale/europeo avrà la possibilità di sviluppare le commesse per la realizzazione di questo tipo di naviglio, con un controvalore di alcune centinaia di milioni €.

### 3.3 Aspetti di carattere ambientale

Alle osservazioni riguardanti gli effetti dei dragaggi sull'ambiente e le attività economiche (nautica, pesca, turismo, ecc., A1):

In varie parti della documentazione SMG precisa che essa saranno svolte operando con draga idraulica (che rende minima la dispersione di sedimenti fini), in coordinamento con analoghe operazioni da svolgere nel porto di Monfalcone e gestite secondo le prescrizioni che saranno assegnate ed accertato monitoraggio, in modo da tutelare i possibili bersagli impattati.

Alle varie osservazioni sull'interesse archeologico della zona:

SMG riporta i dati di due indagini svolte con metodi fisici nel 2011 e nel Dicembre 2014, dalle quali risulta un "rischio archeologico" di valore medio per la parte a mare e basso per quella a terra.

Gli eventuali rinvenimenti durante i lavori di realizzazione dell'impianto dovranno essere gestiti in coerenza con le norme di settore.

A nostra osservazione su possibili problemi di contaminazione del suolo ed acque sotterranee (A5) ed interferenze con la realizzazione delle palificazioni (in termini di obblighi di bonifica):

SMG risponde che manderanno a discarica i rifiuti eventualmente rinvenuti.

L'Ufficio ritiene invece possibili inconvenienti relativi a difficoltà di bonifica in termini di livello di alterazione e di volumetria di rifiuti da asportare e sono possibili diseconomie notevoli (idem per i tempi procedurali). Osserviamo che dai dati storici (2009-2013) sono già evidenti alterazioni della qualità delle acque sotterranee dovute a contaminazione da metalli e sostanze organiche (pag 131 doc. "controdeduzioni").

Relativamente ad impatti sulle Fanerogame (A6):

SMG replica al Comune che la densità di habitat è inferiore rispetto alle altre aree del Golfo e la superficie complessiva di habitat sottratto è modesta rispetto alla presenza in area vasta (pag. 25 doc. "controdeduzioni").

Osserviamo che questi metodi di valutazione non sono accurati (non sono quantitativi, né descrittivi il valore biologico della cenosi impattata), specie in relazione al fatto che le Fanerogame sono in regresso in tutto il Mediterraneo ed in particolare nell'Alto Adriatico (esistono specifici programmi di tutela UE), per cui a livello di sistema è un impatto di una certa rilevanza, che dovrà essere incluso nel bilancio complessivo di compatibilità nella VIA.

A varie osservazioni su impatti e rischi sul sistema dei trasporti (A7), mosse anche dai Comuni di Monfalcone e Renchi d.L. in rapporto alla sicurezza degli attraversamenti con autobotti e ferro cisterne:

SMG richiama la modalità di distribuzione dei bunkeraggi:

Sistema di Distribuzione	Quantitativi	
	[m <sup>3</sup> ]	[% sul Totale]
Mini LNG Carrier	267.000	20%
Ferrocisterna	801.000	60%
Camion	267.000	20%

SMG replica che il traffico ferroviario indotto (6 treni/d) è considerato un incremento irrilevante degli attuali flussi presso la stazione di Monfalcone (150 treni/d), inoltre le operazioni saranno svolte in spazi dedicati che non interferiscono con le strutture portuali esistenti

La sicurezza ed i percorsi delle autobotti saranno oggetto di un piano dedicato, da svolgersi in fase di progettazione esecutiva. L'aumento di traffico previsto è di ca. 5000 camion/a Vs. un traffico attuale di 98.000 e quindi l'incremento è ritenuto modesto (pag. 26, 44 doc. "controdeduzioni")

I bersagli sensibili ai rischi da incidente rilevante presenti nel raggio di 5 km sono stati indicati, come richiesto dalla Provincia (RPSI).

Relativamente alle interferenze tra attivazione della torica e sorvolo di aeromobili:

SMG chiarisce che trattasi di una manovra di emergenza e non di ordinaria gestione, i cui effetti "restano al di sotto del corridoio di atterraggio/decollo dell'Aeroporto di Ronchi dei Legionari, attestata a 210 m di altezza." (RPS5, p 127 controded.)

#### 4. Osservazioni dell'Ufficio e conclusioni

Riteniamo che l'ampia mole delle integrazioni presentate abbia dato fondamentalmente risposta sul piano tecnico a buona parte delle osservazioni originariamente mosse dall'Ufficio. In tal senso le singole voci delle osservazioni della Deliberazione citata si ritengono soddisfatte, salvo quanto commentato nella presente relazione.

Non riteniamo invece soddisfatte le seguenti questioni, di notevole importanza progettuale, che a nostro parere potrebbero rimanere irrisolte in questa fase dell'analisi.

a) la necessità di VAS specifica: a parere dell'Ufficio le ricadute sul sistema trasportistico navale hanno rilevanza non trascurabile a livello di Baia di Panzano/Golfo di Trieste e potrebbero non essere risolte in termini di variante al PRGC; proponiamo di richiedere alla competente Regione di pronunciarsi nel merito;

b) le interazioni con l'attività portuale: si tratta di una questione ambivalente in quanto da un lato può costituire interferenza e vincolo per l'attività del porto di Monfalcone, mentre dall'altro può costituire un elemento di sviluppo del Sistema Portuale Regionale; nel merito saranno risolutive le disposizioni dell'Autorità Marittima che dovrà esprimersi in sede di Conferenza dei Servizi per l'Autorizzazione Unica alla costruzione ed esercizio dell'impianto energetico; proponiamo di richiedere all'Autorità Marittima di anticipare le proprie disposizioni in merito, per facilitare le valutazioni di cui sopra;

c) la realizzazione di una banchina di attracco con posizione alternativa (anche in relazione ai rinvenimenti archeologici e di ordigni bellici): proporre al MATT di prescrivere la progettazione alternativa della banchina di attracco in posizione parallela alla direzione di Bora, accompagnata da un accurato studio di fattibilità tecnica, sostenibilità economica ed indagine ambientale/incidenza sul SIC;

d) la realizzazione delle fondazioni e le interferenze col suolo e le acque sotterranee: tali opere intervengono in un contesto di notevole alterazione ed eterogeneità dal punto di vista idrogeologico e geotecnico; la conoscenza di questi elementi è essenziale per l'elaborazione di un progetto definitivo, per il suo dimensionamento e la individuazione di tempi e costi di realizzazione dell'opera; si possono verificare imprevisti di notevole importanza, legati a difficoltà costruttive ed alla necessità di interventi di bonifica dei terreni ed acque inquinate; l'interazione col sottosuolo in una condizione di sostanziale alterazione come quella rilevata implicherà certamente la necessità di procedere a bonifica, con un certo rischio di impresa in termini di tempi e costi; proporre al MATTM di prescrivere un'indagine preliminare accurata ed approfondita.

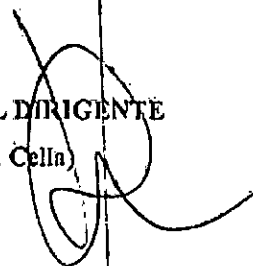
IL RELATORE

(P. Plossi)



VISTO: IL DIRIGENTE

(F. Cella)



# Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: MAURIZIO VIDALI

CODICE FISCALE: VDLMRZ67T12L424F

DATA FIRMA: 24/04/2015 11:54:03

IMPRONTA: CACFFC27E2009BD6BC03B29474FEF905C58649AC933FB27590FD4FC4639DAF3E  
C58649AC933FB27590FD4FC4639DAF3EDC32C3A4C40C5156F199C716AF74EBBC  
DC32C3A4C40C5156F199C716AF74EBBCDF868ED54D49CE72E38B6C972E6CEB31  
DF868ED54D49CE72E38B6C972E6CEB3176F2A29F4EC065F4EC4264CDFC14B6EE

NOME: GABRIELLA LUGARA'

CODICE FISCALE: LGRGRL67T53H224K

DATA FIRMA: 24/04/2015 13:06:48

IMPRONTA: 0770B287CB092816EA89B84BAC07A7E3CEE8F2523E9128CE974410F698A803A5  
CEE8F2523E9128CE974410F698A803A50394CFFF528A9B6C38E80ABA0593403E  
0394CFFF528A9B6C38E80ABA0593403E0F94434FCF318E0465527F0790F5095C  
0F94434FCF318E0465527F0790F5095C9AC73820C0E3A17D07A0369F17D9071A



**PROVINCIA  
di TRIESTE**

**AREA COORDINAMENTO del TERRITORIO**

**U.O. Sviluppo e Pianificazione Territoriale**

Trieste, 17 aprile 2015

**Oggetto:** Relazione tecnica sulla procedura di VIA e sullo Studio di Impatto Ambientale di rigassificazione GNL "Smart Gas S.p.A. Monfalcone". Esame delle integrazioni.

In risposta alla richiesta avanzata dalla Regione prot. 0008681 dd. 31.03.2015 e dall'esame della documentazione presentata dalla Smart GAS S.p.A. in riferimento in particolare al documento n. 14-007-H29 rev. 0-marzo 2015 sulle controdeduzioni alle osservazioni della Provincia di Trieste, si evince, che in riferimento ai punti riportati del parere espresso con la deliberazione di consiglio provinciale n°33 dd. 15.09.2014, alla lettera C per quanto riguarda la procedura relativa al D.Lgs. 334/99, in riferimento al punto **RPS1**, come richiesto l'area analizzata è stata estesa anche ai bersagli sensibili nell'ambito del territorio del Comune di Duino-Aurisina. Si veda la corografia della zona d'impianto (14-007-M1), mentre per le zone di pregio si fa riferimento allo Studio d'Incidenza e alla Relazione Paesaggistica.

In merito alle osservazioni espresse dalla Provincia di Trieste, nel dispositivo dell'atto deliberativo sopra citato relativo ai punti **RPS2-RPS4-RPS5**, la Smart GAS S.p.A. nelle controdeduzioni presentate fa riferimento alla procedura depositata ai sensi del D.Lgs 334/99 presso il CTR (Comitato Tecnico Regionale), Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco Friuli Venezia Giulia, allo scopo di ottenere il rilascio del Nulla Osta di fattibilità.

Tale procedimento risulta ancora in corso e al momento sono stati coinvolti solo il Comune di Monfalcone, la Capitaneria di Porto di Monfalcone e gli enti della Provincia di Gorizia. Pertanto la U.O. ritiene opportuno, in funzione degli obiettivi sensibili presenti anche nell'area del Comune di Duino-Aurisina, che sia estesa la competenza del CTR anche alla Provincia di Trieste e al Comune di Duino-Aurisina, nelle diverse articolazioni del procedimento (emergenza interna ed esterna) allo scopo di poter rappresentare gli interessi del territorio in quella sede.

In riferimento al punto **RPS3** si ribadisce la necessità, anche in questa fase del procedimento, della redazione della Relazione Geologica per gli approfondimenti geologico-tecnici in prospettiva sismica e geotecnica.

Istruttore:

dott. Riccardo Ravalli

Il responsabile di P.O.

arch. Adriana Cappiello

DIRIGENTE

dott. Pierpaolo Olla

**AREA COORDINAMENTO del TERRITORIO**

dirigente: dott. Pierpaolo Olla

**U.O. Sviluppo e Pianificazione Territoriale**

Responsabile di P.O.: arch. Adriana Cappiello tel. 040-3798238 fax 040-3798233

email: [adriana.cappiello@provincia.trieste.it](mailto:adriana.cappiello@provincia.trieste.it)

Responsabile dell'istruttoria: dott. Riccardo Ravalli tel. 040-3798462



# Elenco firmatari

ATTO SOTTOSCRITTO DIGITALMENTE AI SENSI DEL D.P.R. 445/2000 E DEL D.LGS. 82/2005 E SUCCESSIVE MODIFICHE E INTEGRAZIONI

Questo documento è stato firmato da:

NOME: MAURIZIO VIDALI  
CODICE FISCALE: VDLMR267T1214244  
DATA FIRMA: 24/04/2015 11:54:28  
IMPRONTA: B6408D5BA50D0B198ADB8D65DA5CBI05239887876ADBFC19BCC172620E41E42  
5239887B76ADBFC19BCC172620E41E42B0B6D3A82B5BB1C1A177E0046DAE3E  
B0B6D3A82B5BB1C1A177E0046DAE3E3EEFF686490A9A486BA13C7F55667350649  
FF686490A9A486BA13C7F556673506494430924D2187C2DC923A1DFF32C7318

NOME: GABRIELLA LUGARA  
CODICE FISCALE: LGRGRL67T53H224K  
DATA FIRMA: 24/04/2015 13:06:45  
IMPRONTA: 03239A10AF69D920EC3A466FCB35B151597CC62A4EBE45488DF17FAF2474DC6  
597CC62A4EBE45488DF17FAF2474DC6828478CBE383255FD11982CA9D7438B9  
828478CBE383255FD11982CA9D7438B91051C8016A0274366AEB119E3B324249  
1051C8016A0274366AEB119E3B324249198252107705A9B76737BB5455DB5DAZ

## Pec Direzione

---

**Da:** provincia.trieste@certgov.fvg.it  
**Inviato:** martedì 28 aprile 2015 13:29  
**A:** ambiente@certregione.fvg.it; dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it  
**Oggetto:** Protocollo nr: 16120 - del 28/04/2015 - PTS - Provincia di Trieste Procedura di VIA statale relativa al progetto del terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone e Lisert e opere connesse. Oss

**Allegati:** 448856\_125-REG-1430220034550-trasmissione delibera SMART GAS[2].pdf.p7m; PTS.REGISTRO UFFICIALE.2015.0016120.pdf; delcons28\_2015.pdf; rel\_SMG\_PRTS2015\_04.pdf; PAREREintegraz.pdf; Segnatura.xml

Invio di documento protocollato

**Oggetto:** Procedura di VIA statale relativa al progetto del terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone e Lisert e opere connesse. Osservazioni della Provincia di Trieste ai fini dell'espressione del parere della Regione FVG.

**Data protocollo:** 28/04/2015

**Protocollato da:** PTS - Provincia di Trieste

**Allegati:** 6