



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

E.prot DVA – 2015 – 0014020 del 26/05/2015

Udine, 25 maggio 2015

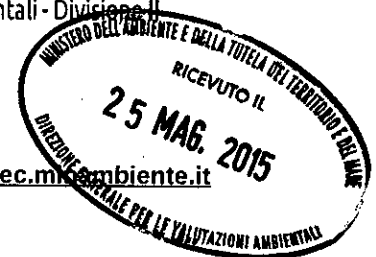
Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare

Direzione generale per le valutazioni ambientali - Divisione II

Via C. Colombo 44 - 00147 Roma

dva-ii@minambiente.it

[PEC: dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it](mailto:dgsalvaguardia.ambientale@pec.minambiente.it)



OGGETTO: Valutazione di Impatto ambientale relativa al Progetto: "Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel porto di Monfalcone e opere connesse" - Osservazioni di Legambiente del Friuli Venezia Giulia

In relazione al progetto di realizzazione ed esercizio di un terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL ed opere connesse nel porto di Monfalcone, presentato dalla società Smart Gas S.p.A. e pubblicato in data 27.03.2015, Legambiente del Friuli Venezia Giulia – Onlus intende esprimere le proprie osservazioni in qualità di portatore di interesse, in base alla normativa vigente.

PREMESSA

Dopo aver esaminato l'aggiornamento del progetto di cui all'oggetto, presentato dalla società SMART GAS S.p.A., successivo alla richiesta di integrazioni da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATM), che includono le richieste di integrazione della Regione Friuli Venezia Giulia (FVG), Legambiente FVG giudica incomplete e non soddisfacenti le controdeduzioni formulate dal proponente.

Parimenti non vengono fornite risposte adeguate alle osservazioni presentate dagli stakeholders e, in particolare, a quelle di Legambiente FVG.

Non vengono fornite risposte accettabili, al di là delle considerazioni di tipo socioeconomico, ad alcune questioni pregiudiziali per poter ottenere un bilancio ambientale positivo.

Ci si riferisce in particolare:

- alla dichiarata insussistenza di una possibile connessione con la riconversione della centrale termoelettrica AZA
- all'assenza di risposte relativamente alla possibilità di approvvigionamento di shale gas, il cui processo di estrazione e trasporto comporta l'immissione in atmosfera dal 2 al 7% di metano, gas con potere climalterante 33 volte superiore a quello della CO2.
- alla sottovalutazione dell'impatto paesaggistico, in particolare delle opere a mare (cassa di colmata) che va ad estendersi in modo notevole nel tratto di mare prospiciente la costa duinese.

Inoltre, l'iniziativa non ha alcun significato strategico in materia energetica in quanto non è collegata ad alcuna logica



di risparmio ed efficienza energetica o di sviluppo delle fonti rinnovabili e la fornitura di gas alle aziende regionali si sosterebbe sull'ipotesi (tutta da dimostrare) di essere in grado di garantire loro un prezzo inferiore al 10 % rispetto a quello di mercato. Questo punto è, secondo Legambiente, un vero punto debole dell'intero progetto ed un'incognita troppo importante per poter essere considerata un dettaglio. Le questioni economiche della proposta di Smart gas non possono essere considerate puramente la pertinenza di un'iniziativa privata, in quanto il progetto coinvolge tutta una serie di interventi pubblici dai costi diretti e indiretti per cui è essenziale valutarne la validità non solo nell'ambito degli effetti ambientali, ma anche in relazione ad una sostenibilità economica e strategica complessiva.

Vale la pena di sottolineare che il mercato energetico è pieno di incognite (chi avrebbe scommesso sul brusco dimezzamento del prezzo del petrolio solo pochi mesi fa?) e che i consumi energetici, anche di gas naturale, sono in continua diminuzione, non solo a causa della crisi, ma anche per il progressivo, inarrestabile aumento della quota di energia rinnovabile e per un effetto (si auspica in ascesa) legato ad azioni di efficientamento energetico.

Queste incognite sono tali da rendere impossibile una previsione sul prezzo del GNL nel prossimo futuro, in ogni caso le oscillazioni del mercato non permettono in nessun modo di assicurare la redditività dell'investimento, né vantaggi per l'economia regionale.

Non esiste, in Italia, il problema di aumentare le importazioni di gas, né tramite ulteriori gasdotti, né con la costruzione di nuovi impianti di rigassificazione. La capacità di rigassificazione dei 3 terminali esistenti in Italia ed il loro livello di utilizzo nel 2014 è stato il seguente:

- Panigaglia: capacità di 3,4 Gm3, trattati 0,07 Gm3, pari al 2% della capacità
- Cavarzere (RO): capacità di 8 Gm3, trattati 4,447 Gm3, pari al 55,6% della capacità;
- Livorno (offshore su gasiera): capacità di 3,75 Gm3, praticamente inattivo.

La produzione nazionale è in ulteriore calo e il consumo è sceso di oltre l'11% rispetto al 2013.

Peraltro, come dichiarato dai responsabili del terminal Adriatic LNG di Porto Viro/Cavarzere ancora a novembre scorso, l'impianto possiede le caratteristiche per soddisfare ampiamente le esigenze della potenziale clientela regionale, senza bisogno di costruire nuovi impianti. Alla luce di queste dichiarazioni sarebbe difficilmente giustificabile la realizzazione di un nuovo impianto in una zona portuale dove sarebbe da ostacolo allo sviluppo di strategie portuali molto diverse, come si evince dagli "Atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone" resi noti dalla Regione FVG ad ottobre 2014.

Nel documento citato, la Regione, a pagina 77-78, non manca di sottolineare che *"per eventuali scelte di piano che dovranno tener conto della localizzazione di insediamenti di tale natura (come il progetto denominato Smart Gas), in una logica di sviluppo del sistema complessivo di tutta l'area, si dovranno considerare e valutare le interconnessioni con il territorio circostante comprese soluzioni localizzative alternative e le possibili interferenze con le movimentazioni nella zona portuale, con gli impatti sulla sicurezza, delle operazioni portuali, con gli impatti ambientali e con le implicazioni sul futuro sviluppo del porto in generale considerando che le aree interessate dal terminale nonché quelle contermini sarebbero funzionalmente "vincolate" dal rigassificatore, venendo meno la loro disponibilità per un uso molteplici ovvero violando il criterio di multifunzionalità che si pone alla base di uno sviluppo equilibrato del porto."*

Un ultimo, ma non ultimo, aspetto strategico, sulla cui evoluzione va fatta chiarezza prima di tutto, riguarda l'attuale coesistenza, in Alto Adriatico, di altri due progetti di Terminali di rigassificazione: quello di Gas Naturale nella zona di

Zaule a Trieste e quello dell'isola di Veglia in Croazia.

Nel merito degli specifici aspetti progettuali, Legambiente FVG sottolinea i punti seguenti:

Titolo documento di riferimento: CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

Capitolo 15 (da pag 90 a pag 100) Controdeduzioni alle osservazioni di Legambiente

15.1.2 - PREMESSA

Il proponente in realtà non risponde alle 3 questioni sollevate in PREMESSA, per cui riproponiamo le seguenti osservazioni:

Il beneficio sulle emissioni, in particolare di gas serra, non è stimato neppure nel caso più favorevole in cui il GNL vada semplicemente a sostituire altro GN per circa il 50% e altri combustibili liquidi per il restante 50%, tenendo conto di tutta l'energia spesa nel processo in un'analisi LCA.

Poiché ormai è universalmente assodato che quello che garantisce uno sviluppo economico duraturo è un mantenimento del PIL con minori consumi di fonti fossili non si capisce, e non viene chiarito, su cosa si basi la convenienza dell'operazione.

Di fatto il progetto prevede una massiccia riduzione di superfici "naturali" o rinaturalizzate: anche sottrarre porzioni di mare per trasformarle in dighe e banchine di cemento è da intendersi come consumo di "suolo" e non saranno certo le opere di mitigazione previste dal Progetto a riportare la bilancia in equilibrio; pur senza considerare ulteriori cementificazioni nel retroterra, che la nuova banchina esigerà in caso di sfruttamento per l'ampliamento delle attività portuali.

E' sempre più evidente la necessità di una VAS per effettuare uno studio complessivo su tutti gli aspetti di un riassetto complessivo del porto e del Lisert

15.2 - CONSIDERAZIONI GENERALI

15.2.2

Alla luce della risposta del Proponente alle nostre Considerazioni Generali, osserviamo ancora che:

Le ribadite certezze sulla diversificazione degli approvvigionamenti, sull'apertura a nuovi "players", ecc. per ora (è passato almeno 1 anno) non trova riscontri nella realtà del mercato e, presto, i terminal GNL esistenti correranno ai ripari, avendo da gestire una disponibilità di rigassificazione di circa 7 Gm³, senza contare l'offshore di Livorno, dal futuro molto incerto.

Lo shale gas, fortunatamente, langue e, comunque, fa a pugno con l'urgente necessità di contenimento dei gas serra e dei mutamenti climatici.

Gli aiuti alle fonti fossili sono sempre più osteggiati.

Il costo del gas si è livellato in tutta l'Europa e l'Italia non è il Giappone e l'Europa non è la Cina (dove strapagano il gas).



E' forse ora che anche i principali consumatori di gas in Regione FVG, in particolare quelli che già utilizzano biomasse per il ciclo produttivo, comincino a pensare anche a forme di valorizzazione energetica in cogenerazione delle biomasse, finora utilizzate assurdamente quasi solo per la produzione elettrica, fortemente incentivata.

Per quanto riguarda il bunkering è chiaro che esistono delle alternative, sia basate sugli attuali rigassificatori, sia sulla realizzazione di mini-liquefatori al servizio dei porti o delle stazioni di rifornimento delle flotte di autotreni, data la capillare estensione delle reti gas in Italia e nei Paesi limitrofi.

15.3 CONSIDERAZIONI SULL'INTEGRAZIONE DEL PROGETTO NEL TERRITORIO

15.3.1 Osservazione 1

Si ribadisce la necessità che vengano ristabiliti i livelli di pianificazione, sottoponendo a VAS il Piano regolatore del Porto, che solo a conclusione potrà aver stabilito se e dove potrà trovare collocazione il terminale di rigassificazione. Come, del resto, sembra essere orientata anche la Regione, la procedura di VAS è indispensabile in quanto nella zona denominata Lisert, oltre al porto di Monfalcone ed alla centrale termoelettrica a carbone AZA, sono localizzate molte altre realtà economiche.

Si mette in evidenza che gli effetti di un'eventuale realizzazione del rigassificatore avrebbero conseguenze su molteplici attività tra le quali citiamo: il traffico e l'attività portuale, la navigazione di porto (vedi la presenza di diverse marine), le attività della nautica del vicino canale est-ovest, dove hanno sede importanti cantieri che operano con tecnologie d'avanguardia (quali, ad esempio, la Montecarlo Yachts, che impiega 350 persone ed è in espansione, la recente riapertura di un impianto termale di antica tradizione (Terme Romane), dopo un lungo e costoso recupero, da parte del Comune di Monfalcone, dell'antica fonte.

In particolare si sottolinea quanto segue :

- La disciplina delle concessioni demaniali marittime nell'ambito portuale di Monfalcone è dettata dalla L.R. n. 12/2012 e in special modo dagli artt. 11 e 12 che sono rispettivamente volti a disciplinare le procedure per il rilascio delle autorizzazioni portuali e delle concessioni demaniali. In particolare, all'art. 11 della L.R. 12/2012 vengono definiti quali sono le operazioni portuali ed i servizi portuali e vengono esplicitate le modalità per il rilascio o la conferma delle autorizzazioni agli operatori portuali; all'art. 12 della L.R. 12/2012, in analogia all'art. 18 della Legge n. 84/94, prevede al primo comma che *"l'Amministrazione regionale, fatta salva la necessità di riservare nell'ambito portuale spazi operativi per lo svolgimento delle operazioni portuali da parte di imprese non concessionarie, può concedere ai soggetti autorizzati allo svolgimento di attività d'impresa o alla fornitura di servizi di interesse generale aventi rilevanza economica l'occupazione e l'uso, anche esclusivo, di aree demaniali e banchine mediante procedure a evidenza pubblica, nel rispetto dei principi di trasparenza, imparzialità e concorrenza"*. Ci si chiede pertanto quali siano state o quali siano le procedure a evidenza pubblica attivate nell'ambito della proposta di Smart Gas da parte degli Enti Pubblici competenti.
- La procedura di VAS si ritiene importante anche per dipanare le incongruenze tra quanto previsto da Smart GAS e quanto prevedono i diversi Piani, da quello Regolatore del Porto di Monfalcone a quelli Comunali di Monfalcone e Duino Aurisina. Ad esempio la zona di carico e scarico delle acque della proposta Smart Gas ricadono sotto il Comune di Duino Aurisina che la inquadra come Zona F2A di tutela della complessità degli ecosistemi naturalistici (art. 1.1.1.1 delle NTA comma 3, lettere e, g). In quest'area "è possibile la realizzazione e la manutenzione di impianti a rete e puntuali per l'approvvigionamento idrico, di impianti a rete per lo smaltimento dei reflui, di sistemi tecnologici interrati per il trasporto dell'energia e delle telecomunicazioni, che abbiano



rilevanza meramente locale, in quanto al servizio della popolazione del solo Comune di Duino Aurisina, ovvero di parti della popolazione del Comune di Duino Aurisina e di un comune confinante". Ci paiono molto lontane le due destinazioni d'uso. Proprio per questo ed in linea con quanto prevedono le stesse linee guida del nuovo PRP di Monfalcone per queste aree va ricercato un confronto con la pianificazione urbanistica comunale.

- La VAS dovrebbe collegare il progetto del rigassificatore con il costruendo progetto di nuovo PRP, in modo da definire, una volta per tutte, il destino delle aree industriali, di quelle verdi non protette e protette e includere seriamente i riflessi sulle cosiddette attività "minori" (turismo, pesca, cantieristica da diporto) operando in coerenza con il proclamato interesse per la (fantomatica per ora) Green Belt mitteleuropea e per una tutela e valorizzazione del Carso Monfalconese e Duinese (ricordiamo la candidatura Unesco del Carso Monfalconese, tra l'altro supportata dalla Regione FVG in occasione degli open days di Bruxelles ottobre 2014;
- Nella VAS va anche considerato l'inserimento dell'opera alla luce del redigendo Piano Paesaggistico Regionale (quindi aspettandone la pubblicazione) fornendo risposta alle Osservazioni della Regione FVG : 3.1 ANALISI COSTI-BENEFICI (richieste di integrazione No. 1, 2 e 3).

15.3.2 Osservazione 2

Prendiamo atto che il proponente dichiara che "Il progetto del Terminale GNL non presenta alcun nesso con una ipotetica riconversione a gas della centrale termoelettrica AZA di Monfalcone.", il che fa venir meno uno dei possibili elementi positivi del progetto.

15.4 OSSERVAZIONI TECNICHE – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

15.4.1 Cap 2, par 2.1 – Sviluppo Sostenibile e contenimento delle emissioni

Comma 2.1.1

Il Proponente afferma che "l'implementazione del progetto consentirà anche di consolidare l'utilizzo del GNL per la trazione di mezzi navali, contribuendo alla diminuzione delle emissioni di inquinanti atmosferici ecc., ecc..

Ciò è sicuramente condivisibile, tuttavia se il gas utilizzato dovesse provenire da tecniche di fratturazione idraulica, il bilancio ambientale potrebbe addirittura risultare negativo.

15.4.2 Comma 2.1.2

Legambiente ribadisce che ben altre sono le considerazioni da fare in merito all'opportunità di un rigassificatore in Alto Adriatico (per inciso pensiamo lo stesso di Zaule e di Veglia).

Innanzitutto i dati confermano la profonda crisi di molte centrali CCGT, dalla quale ne discende anche una sovracapacità di importazione di gas naturale, che in parte, viene dirottato verso gli usi industriali e civili.

15.4.3 Comma 2.2.2

Congruenza del Progetto con la SEN: dopo 8 mesi dall'approvazione della SEN, Legambiente osserva che nulla di significativo è stato realizzato, a conferma dell'opinione negativa dell'associazione sulla gestione dell'energia in Italia. Da una lettura di quanto riportano quotidiani e riviste specializzate gli investitori si stanno allontanando dalle fossili e



puntano sulle rinnovabili in tutto il mondo (tranne che nel pianeta Italia ...), pertanto non si può che ribadire il concetto che il progetto Smart Gas è *"una legittima iniziativa industriale-commerciale che, operando nel mercato libero del gas, si propone di portare vantaggi economici ai propri soci"*.

15.4.4 Cap 7 par 7.2 Analisi delle alternative – Mancanza comparazioni con alternative progettuali

Nei documenti presentati nella ripubblicazione del progetto il proponente non esprime un quadro delle possibili alternative progettuali, in particolare per quanto riguarda la parte relativa alla banchina ed alla cassa di colmata. Le risposte alle richieste di chiarimenti e integrazioni da parte della CTVA e della Regione FVG, anche su questo punto, non sono soddisfacenti.

15.5 OSSERVAZIONI TECNICHE – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

15.5.1 par 2.1 Motivazioni del progetto e natura dei servizi offerti; par 6.1.5 sistemi di distribuzione del GNL e par 10.7 Traffico mezzi

Si ritiene che il progetto debba contenere, considerato l'impatto che avrebbe sull'attività del porto, il parere dell'Autorità Marittima sulle modalità operative del terminal e sull'importanza della massima chiarezza riguardo a vincoli, limitazioni alla navigazione, anche da diporto e da pesca, derivanti dall'applicazione delle rigide procedure di gestione del terminal in condizioni di massima sicurezza per tutti i soggetti.

15.5.2 cap 4 – Descrizione del Porto di Monfalcone

Proprio per tener conto della citata delibera di G.R. n. 2264 del 28/11/2014, si rende necessaria la VAS, dal momento che il progetto interessa e condiziona aree demaniali e/o pubbliche. Si sottolinea che tale prescrizione è stabilita dagli "Atti di indirizzo per la redazione del PRP di Monfalcone" della Regione FVG. Il progetto Smart Gas, che è di natura privata, va ad interessare terreni demaniali ed aree pubbliche, condizionandole pesantemente a livello di pianificazione: non può essere dato per scontato che tale iniziativa possa trovare ospitalità nell'ambito di una pianificazione che, per sua natura, non può che essere sovraordinata ai singoli progetti.

15.5.3 cap 2 par 2.3 – Caratteristiche del metano importato

Si ribadisce l'assoluta contrarietà dell'associazione al possibile uso di gas proveniente da fratturazione idraulica.

15.5.4 cap 5 par 5.1 – Mercato italiano del gas naturale

Le risposte fornite sono ampiamente insoddisfacenti. L'affermazione secondo cui *"la realizzazione del progetto contribuirà alla diversificazione delle fonti energetiche ed alle aziende regionali di ottenere forniture di gas a costi competitivi"* non viene mai supportata da elementi chiari e concreti sulle modalità con cui questo dovrebbe accadere; piuttosto è più probabile il contrario, considerato che per un terminal di ridotte dimensioni le economie di scala sono più difficili da ottenersi e che, essendo il costo dell'energia in Italia ormai allineato a quelli europei, il problema degli oneri, che gravano sulle tariffe, si porrebbe anche utilizzando un proprio rigassificatore.



15.5.5 Par 5.2 – Mercato di distribuzione del GNL

Anche se *“L’osservazione è riferita non al proponente, bensì ad Autorità e Società terze”* tuttavia non si può prescindere dal porre un forte accento su uno degli elementi cruciali di valutazione sull’opportunità politica e strategica di realizzare l’impianto, ovvero se sia meglio costruire nuove strutture o sfruttare in modo efficiente i tre rigassificatori esistenti i quali, come messo in evidenza più volte, sono ampiamente sottoutilizzati e, in particolare quello di Porto Viro, sarebbero in grado di garantire la fornitura di GNL per tutta l’area.

15.5.6 Par 10.6 Utilizzo di Materie prime e Risorse naturali – 10.6.1 Fase di realizzazione

Si osserva che il progetto, se realizzato, modificherà la linea di costa con effetti non definiti sulla circolazione delle acque e sedimenti marini, ma comunque ammessi dallo stesso proponente al punto 2.4.2.3 delle Risposte alle richieste della CTVA, dove afferma che *“...potrà comportare modifiche a scala locale delle correnti litoranee e del moto ondoso. Tali modifiche potranno causare variazioni alla movimentazione dei sedimenti nelle vicinanze delle opere stesse..”*

Vista la non risposta del proponente, si chiede la redazione di una simulazione computerizzata della circolazione delle acque e sedimenti e dei loro effetti su scala temporale; ciò risulta estremamente importante anche per capire come la nuova cassa e l’arcipelago di barene proposte in Appendice G interferiscano con l’apertura a mare della Cassa SIC e quindi con gli elementi naturalistici presenti nel Sito Natura 2000.

Si ribadisce che, date le dimensioni della cassa di colmata, ingiustificate per la realizzazione della parte a mare del terminal, il proponente dovrebbe presentare proposte alternative, inclusa la dispersione in mare di parte dei fanghi, opportunamente caratterizzati, oppure il loro utilizzo per ripascimento (cfr. specifica richiesta della CTVA (paragrafo 2.3.1)

Qualsiasi utilizzo dell’area della cassa di colmata per attività non connesse al funzionamento del Terminale dovrà essere oggetto di successiva valutazione ambientale.

15.6 OSSERVAZIONI TECNICHE – QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

15.6.1 cap 5.4 Valutazione degli impatti e misure di mitigazione

Il tema dei futuri dragaggi per la manutenzione del canale di accesso non è secondario e gli impatti relativi all’attività di manutenzione del canale di accesso è riconducibile, proprio per la particolare geometria richiesta dalle metaniere, alle operazioni (periodiche) da effettuarsi per assicurare l’operatività del Terminale GNL.”

15.7 STUDIO DI MANOVRABILITA’

15.7.1 cap 1 Introduzione

La risposta del proponente *“Con riferimento alla necessità di disporre di rimorchiatori in condizioni di emergenza, è stato condotto uno studio di manovrabilità volto a verificare la possibilità, per le navi gasiere, di svolgere le operazioni di avvicinamento, manovra, ormeggio, disormeggio e successivo allontanamento in condizioni di sicurezza.”* non è soddisfacente in quanto non viene specificato se per effettuare la manovra (di allontanamento dalla banchina) deve essere prevista la costante disponibilità dei rimorchiatori in prossimità della nave gasiera, la qual cosa potrebbe costituire un’interferenza con il normale traffico portuale. Il proponente afferma che è *“possibile prevedere di mantenere 2 dei rimorchiatori sopra citati anche durante la fase di scarica del GNL, come eventuale servizio di emergenza/appoggio sia per la metaniera al terminal di scarica, sia per eventuali altre navi”*, se ne deduce quindi che



si tratta di una semplice opzione. Il proponente inoltre afferma che *"sarà compito dell'Autorità Marittima predisporre ordinanze dedicate in cui saranno identificate eventuali limitazioni al traffico navale/diportistico durante le manovre delle navi metaniere"*. Nessun cenno viene fatto sull'effettivo impatto sulle strutture portuali in termini infrastrutturali, di personale e organizzativi, sia nelle situazioni normali che di emergenza

15.7.2 Vento

Si ribadisce che è necessario analizzare le problematiche relative al vento basandosi sui dati storici del sito interessato al progetto. Si chiede che, data la conformazione e l'esposizione al vento di Bora del terminal, le gasiere, di qualsiasi stazza, debbano essere in grado di compiere in autonomia l'operazione di disaggio dal terminal e di allontanamento fino a raggiungere una predisposta area di attesa alla fonda in condizioni di sicurezza.

15.7.3 cap 5.1.4 Servizio di rimorchio

L'affermazione che: *"Le caratteristiche di dettaglio dei rimorchiatori a servizio delle navi metaniere saranno definite in successive fasi di progettazione"* sia carente; si ritiene che il proponente dovrebbe essere in grado di effettuare questo dimensionamento già in questa fase progettuale.

15.7.4 Appendice A – Manovra di approccio alla banchina

Si ribadisce che le specifiche date dalla SIGTTO (Society of International Gas Tanker & Terminal Operators) andrebbero analizzate nel dettaglio e confrontate con quanto propone il progetto in questione

L'argomento viene approfondito nelle Osservazioni da noi formulate alle risposte relative alle richieste di integrazioni del CTVA e della Regione FVG, cui si rimanda

15.8 RAPPORTO PRELIMINARE DI SICUREZZA PER LA FASE DI NULLAOSTA DI FATTIBILITA'

15.8.1 Utilizzo dell'impianto nella distribuzione del GNL

Il proponente ha integrato la documentazione

15.8.2 1.C.1.6.2 Analisi di sicurezza, evento 1 – Rilascio di GNL sul ponte della nave

Il proponente ha integrato la documentazione

15.8.3 1.C.1.6 Stima delle conseguenze degli eventi accidentali

Il proponente ha corretto gli errori

15.8.4 1 C.1.6.2 Analisi di Sicurezza – Evento 2° - Rilascio di GNL dalla condotta di trasferimento dal pontile al limite di impianto in fase di scarico della nave gasiera

L'affermazione del proponente: *"Sarà compito dell'Autorità Marittima predisporre ordinanze dedicate in cui saranno identificate eventuali limitazioni al traffico navale durante la presenza delle navi metaniere in ambito portuale"* è da respingere totalmente. Legambiente chiede che la valutazione del progetto includa il parere delle Autorità Marittime



in merito alle ordinanze da attuare, perché queste possono incidere in maniera significativa sull'attività e operatività del porto di Monfalcone.

15.9 RELAZIONE PAESAGGISTICA

15.9.1 cap 9.3.2 Valutazione del grado di incidenza del progetto

Legambiente ribadisce la necessità di contenere la dimensione della cassa di colmata, utilizzando la darsena inutilizzata e in parte già riempita di sedimenti, l'attuale cassa di colmata e disperdendo una parte dei sedimenti (opportunamente sottoposti a caratterizzazione) in mare aperto in una delle aree destinate a tale scopo, oltre alla possibilità per particolari tipi di materiale di esser utilizzati per ripascimenti.

Si rimarca come la costruzione della cassa di colmata determini la distruzione di una vasta area di habitat marino.

15.10 SINTESI NON TECNICA

15.10.1 cap 2 Caratteristiche e motivazioni del progetto

Legambiente ripropone la domanda: *"si chiede di conoscere quali eventuali opere saranno a carico di Enti Pubblici e se l'impianto avrà accesso a particolari agevolazioni pubbliche (tassi agevolati, detrazioni fiscali, detassazioni, compensazioni, finanziamenti europei, ecc.)."* che non ha ottenuto una risposta completa ed esauriente.

15.10.2 cap 5.1 Impatti e misure di mitigazione in fase di costruzione – par 5.1.5 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Legambiente ritiene inadeguata la risposta data alle richieste della Regione FVG (pag. 94 delle risposte); nel progetto attuale Smart Gas considera i due dragaggi (quello per il porto e quello per il rigassificatore) come integrati e, nell'impossibilità di addebitare il danno ambientale (la perdita dell'habitat delle fanerogame marine, in particolare la *Zostera* e *Cymodocea*) alla progettazione precedente del canale di accesso al porto, le preoccupazioni di Smart Gas sulla perdita di habitat marino non sono più così pressanti.

Pertanto si richiede un approfondimento, in particolare sulla perdita definitiva di habitat causata dalle realizzazioni di cassa di colmata e diga e su possibili misure di compensazione di tipo ambientale.

15.11 APPENDICE G – STUDIO DI RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA E AMBIENTALE

Legambiente sostiene che il progetto di riqualificazione previsto in Appendice G poco aggiunga alla naturalità della zona del Lisert, non ha nulla di compensativo, è previsto su aree non di competenza, prevede modalità di fruizione a dir poco incompatibili con la pericolosità dell'impianto e le necessarie distanze di sicurezza.

Si sottolinea l'inopportunità e la potenziale pericolosità di individuare il percorso pedonale in prossimità dell'impianto, anche in considerazione della particolare tipologia dell'utenza che andrebbe ad utilizzare la struttura prevista.

Inoltre manca:

1) uno studio idrodinamico per la creazione di Isolotti e Barene e sulle possibili interferenze di queste strutture e della nuova cassa di colmata sull'apertura a mare della Cassa SIC;



- 2) manca un'analisi di fattibilità (con quali materiali e quali procedure) per gli interventi interni alla Cassa SIC;
- 3) in relazione agli interventi esterni alla Cassa SIC, si chiede con quali sedimenti e sulla base di quale caratterizzazione si vanno a costruire le barene, dato che nella documentazione presentata relativamente alla gestione dei dragaggi non pare esserci alcun collegamento con quanto previsto in Appendice G;
- 4) mancano indicazioni tecniche e scientifiche di dettaglio per la realizzazione dei canali nell'area a canneto, tanto più un'analisi sulle possibili interferenze.

Titolo del documento di riferimento: RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA COMMISSIONE TECNICA VIA E DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA

Risposte alle richieste di integrazione di CTVA

2.3 VALUTAZIONE DI SOLUZIONI ALTERNATIVE DI COLLOCAZIONE/UTILIZZO DEI SEDIMENTI DRAGATI

Il proponente afferma che *"è stata adottata la soluzione di collocazione di parte delle volumetrie di sedimento all'interno della cassa di colmata esistente del Lisert: si rimanda al progetto Definitivo delle opere per i dettagli progettuali."* Si rileva che nel documento non viene indicata alcuna proposta alternativa alla realizzazione della cassa di colmata nella posizione indicata, né tantomeno di un contenimento della sua estensione, come richiesto dalla CTVA.

2.5 IMPATTI CUMULATIVI CON ALTRI TERMINALI DI RIGASSIFICAZIONE

Si ritiene che la risposta sia elusiva in relazione al fondamentale problema che riguarda una pianificazione energetica complessiva, che non può essere soddisfatta se non prendendo una decisione a monte, stabilendo se e quale dei tre rigassificatori può rientrare in una strategia energetica europea. A tale proposito si ribadisce ancora una volta che le capacità di rigassificazione inutilizzate dei terminali europei sono attualmente elevate e sarebbe ragionevole evitare ulteriori realizzazioni inutili.

2.7 PARERI DI CAPITANERIA DI PORTO E DIREZIONE MARITTIMA

Il proponente afferma: *"I pareri della Capitaneria di Porto di Monfalcone e della Direzione Marittima di Trieste potranno essere acquisiti nell'ambito del procedimento di Autorizzazione Unica alla costruzione ed all'esercizio delle opere, coordinata dal MISE ed attivata da Smart Gas nel Luglio 2014 contestualmente alla procedura di VIA."* Si osserva, come ulteriormente dettagliato in questo documento, che il tema della sicurezza della navigazione, manovrabilità e dei vincoli all'area portuale debbano essere valutati contestualmente al progetto poiché questi sono necessari per valutare se il progetto sia accettabile dal punto di vista socio-economico o se invece introduca vincoli che limitano l'attività portuale e l'utilizzabilità da parte di terzi del porto di Monfalcone

2.12 STUDI INTEGRATIVI SULLA FAUNA

In relazione agli eventuali impatti a livello delle aree di intervento (parte a mare del SIC, Cassa SIC, canneto del Lisert), il proponente non prende in considerazione gli effetti sull'area vasta, ovvero sulla riserva foce Isonzo né sulle vicine Falesie di Duino. Tali aree appartengono ad un sistema coordinato e coerente di zone ad elevata naturalità,



caratterizzate dalle presenza di habitat e di specie di interesse comunitario, le cui funzioni sono la tutela e la conservazione della biodiversità sul continente europeo.

In questo specifico contesto, la rete natura 2000 è costituita dai seguenti siti: ZSC (zone speciali di conservazione) – IT3340006 Carso triestino e goriziano; - IT3330007 Cavana di Monfalcone; - IT3330005 Foce dell'Isonzo - isola della Cona. ZPS (Zone di Protezione Speciale), IT3341002 Aree carsiche della Venezia Giulia;

Più in generale diversi sono gli habitat potenzialmente vulnerabili rispetto al progetto sia in fase di esercizio (Habitat 1110, 1140, 1150, Tabella 6.2) che in fase di cantiere, così come le specie animali presenti vulnerabili sia in fase di cantiere che di esercizio (Tabella 6.3, Tabella 6.4).

In riferimento alla richiesta della CTVA (paragrafo 12.1), riteniamo alquanto assolutoria l'affermazione che questi impatti riguardino o porzioni esterne al ZSC (e l'area vasta allora?), ovvero siano impatti solo temporanei, come riportato in Tabella 6.14 e in Tabella 6.15 dello Studio di Incidenza, mai permanenti a lungo termine (non si comprende su quali basi scientifiche si fondi tale affermazione). Si vede la necessità di un maggior approfondimento da questo punto di vista. In particolare ci pare molto superficiale e vaga la risposta data dal proponente alla Regione FVG (INTERFERENZE CON LE SPECIE FAUNISTICHE (RICHIESTA DI INTEGRAZIONE NO. 41) su questo tema specifico *"Approfondire le interferenze ed il disturbo derivante dalle attività progettuali, sia in fase di cantiere che di esercizio, nei confronti delle specie faunistiche di interesse comunitario presenti nelle aree limitrofe alle zone di cantiere e alle opere previste dal progetto, sia all'interno dei siti Natura 2000 che in altre aree di rilevanza faunistica (ad es SIN Canneto del Lisert). A tal fine andranno anche quantificati i livelli di impatto acustico derivanti dalle attività di cantiere e di esercizio (ad esempio passaggio dei treni lungo la ferrovia)nelle aree limitrofe ad elevata idoneità faunistica anche mediante opportune simulazioni"*.

3 - RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA REGIONE FVG

3.1 ANALISI COSTI-BENEFICI (RICHIESTE DI INTEGRAZIONE NO. 1, 2 E 3)

Le risposte sono del tutto insufficienti a chiarire, nel merito, le perplessità che derivano da un progetto che, oltre ad un investimento privato, potrà richiedere l'intervento pubblico, sia in termine di risorse economiche (anche in termini di finanziamenti europei) che di aree pubbliche demaniali destinate allo sviluppo di attività portuali, potenzialmente in contrasto con uno sviluppo condizionato dal Terminale di rigassificazione.

In merito al tentativo di chiarire i presunti benefici che comporterebbe la realizzazione del progetto, si ricorda ancora che, dei tre rigassificatori attualmente in esercizio in Italia, due sono INATTIVI ed il terzo (Porto Viro – RO) è attivo al 50% circa e potrebbe rifornire abbondantemente tutte le imprese della Regione senza necessità di intervenire con la realizzazione di opere inutili.

Appreziamo l'ammissione secondo la quale *"il costo di approvvigionamento del GNL, pur in un contesto instabile e a bassa predicibilità..."* e contestualmente dobbiamo segnalare che non viene portato nessun elemento a supporto del prosieguo della frase con l'affermazione *"...ha diverse motivazioni per ridursi nel prossimo futuro"*.

Ancora una volta non viene fornita alcuna spiegazione sui motivi che, secondo il proponente, il mercato dovrebbe beneficiare Smart Gas con forniture a costi inferiori (del 10%!) rispetto a quelli consolidati e ormai allineati in tutta Europa.

Va rilevato che, in palese contrasto con quanto richiesto dalla CTVA al punto 2.3.1, il proponente dichiara *"...che la Compagnia Portuale di Monfalcone ha manifestato interesse a destinare la nuova cassa di colmata all'esercizio di banchine e piazzali ed il progetto è stato pertanto modificato al fine di rendere da subito compatibile a tal fine la*



configurazione delle opere a mare". Si intravede, con tale affermazione, peraltro non supportata da atti concreti, il tentativo inopportuno di condizionare le linee di indirizzo del redigendo PRP.

Pertanto si chiede di fornire un'analisi costi-benefici che sia valutabile in maniera compiuta, che includa gli effetti del rigassificatore e annessa struttura logistica sulle altre attività economiche. Ciò che indica il proponente è l'analisi economica dell'investimento, che esclude gli impatti sia positivi che negativi su ambiente ed economia circostante.

3.2.2.5.1 POSIZIONAMENTO DELLA BANCHINA (RICHIESTA 4f)

Con l'affermazione *"le possibili alternative di localizzazione della banchina possono essere limitate solo al perimetro della nuova cassa di colmata in cui saranno refluiti i sedimenti dragati: tutte le altre zone prossime all'area del Terminale sono infatti da escludere a priori in quanto già utilizzate da altri traffici navali (Portorosega) o difficilmente accessibili da navi metaniere (darsena portuale)"*, il proponente non indica alternative all'attuale sistemazione della banchina: di fatto l'idoneità della banchina, nella stessa logica del proponente, è condizione pregiudiziale per la realizzazione del progetto.

3.2.2.5.2 SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE (RICHIESTA 4k)

Relativamente alla *"Sintesi dello Studio di Ormeaggio"* si sottolinea che la nave ormeggiata è sostanzialmente esposta con la fiancata ortogonale al vento di bora (le cui raffiche possono raggiungere anche i 130-140 km/h), per cui l'affermazione riportata dal proponente *"le forze agenti su bitte, parabordi e linee di ormeggio restano al di sotto dei valori limite nelle condizioni meteo estreme indicate dalle linee guida di settore"* è insufficiente: ciò che invece è pertinente al progetto è il calcolo della spinta laterale del vento sulla gasiera ormeggiata e le sue conseguenze sugli ormeggi.

Va rilevato inoltre che manca qualsiasi cenno alla gestione di raffiche di vento improvvise.

Nella *"Sintesi dello Studio di Manovrabilità"* l'affermazione *"Lo studio ha confermato che gli spazi disponibili (in particolare nel bacino di evoluzione antistante la banchina) sono adeguati per consentire lo svolgimento delle operazioni di manovra"* non riporta le normative in base alle quali viene fatta questa affermazione.

CONSIDERAZIONI SULL'UBICAZIONE DI ACCOSTI GNL IN AMBITI PORTUALI

Gli esempi portati dal proponente relativamente agli impianti LNG di Barcellona e Huelva non supportano le sue scelte progettuali: per quanto riguarda Barcellona il canale di accesso al terminale è sicuramente più largo di quello previsto a Monfalcone, ma viene specificato che il bacino di evoluzione è di 600 m, mentre a Monfalcone, anche per la sua conformazione, la dimensione del bacino di evoluzione è di circa 400 m.

Per quanto riguarda l'impianto di Huelva, in realtà le informazioni fornite sono generiche in quanto l'affermazione: *"in considerazione dell'apporto solido dei corsi d'acqua, la larghezza del tratto navigabile dalle navi di elevata stazza sia minore"* è priva di ulteriori elementi di valutazione. I due esempi riportati dal proponente non supportano in alcun modo la proposta relativa a Monfalcone.

3.2.2.6 Indisponibilità dell'Allaccio alla Cartiera Burgo (Richiesta 4g)

Nel non auspicabile caso di una fermata definitiva della Cartiera Burgo, verrebbe a mancare uno degli elementi propagandati a sostegno dei dichiarati benefici ambientali collegati alla realizzazione del rigassificatore



3.6 INTERFERENZE CON IL TRAFFICO FERROVIARIO (RICHIESTA DI INTEGRAZIONE N° 8)

Viene ignorata la richiesta della Regione FVG di *“Sviluppare uno studio di area vasta sulle interferenze sul traffico ferroviario e sulla sicurezza”*.

Il proponente omette di indicare che il nodo ferroviario di Monfalcone è prossimo alla saturazione come risulta chiaramente dai dati riportati a pag. 9 del “MODELLO INTEGRATO DI TRASPORTO TRANSFRONTALIERO”, formulato nell’ambito del progetto ADRIA – A, dove risulta che la capacità residua della linea Trieste-Monfalcone è di soli 35 treni/giorno.

Risulta ovvio, anche in considerazione del tipo speciale di carico, che sia necessaria una relazione da parte di RFI in merito alla modalità di gestione di questa tipologia di carico e le eventuali prescrizioni, considerando anche le modalità d’immissione sulla linea ferroviaria. Nel progetto non c’è sostanzialmente nulla di queste valutazioni e considerazioni.

3.8 ROTTE DI AVVICINAMENTO E OPERAZIONI DI MANOVRA DELLE NAVI GASIERE (RICHIESTE DI INTEGRAZIONE NO. 10 E 12)

3.8.2.1 “DIMENSIONAMENTO DEL CANALE DI ACCESSO ”

il proponente asserisce che: *“Il dimensionamento della larghezza del canale di accesso è stato condotto sulla base delle indicazioni contenute all’interno delle norme per “Harbour Approach Channels Design Guidelines” emesse dal PIANC (Permanent International Association of Navigation Congresses) (PIANC, 2014), e non in base alle norme SGITTO, giustificando la scelta con l’ affermazione : “Le norme SIGTTO infatti, sebbene relative a Terminali GNL, forniscono unicamente indicazioni di buona pratica, senza consentire una valutazione analitica degli spazi necessari. Viceversa, le norme PIANC sono specificatamente adottate, a livello internazionale, per individuare e valutare gli spazi e le geometrie delle infrastrutture portuali, consentendo una valutazione analitica della larghezza del canale in funzione, oltre che della tipologia di naviglio, anche delle caratteristiche meteomarine e morfologiche del canale.”* Si chiede pertanto evidenza del dettaglio dei calcoli fatti del proponente, perché alcuni parametri quali condizioni meteo e velocità della nave, possono tradursi in limiti ben precisi all’utilizzo del terminal proposto. Si osserva altresì che non applicare le “buone pratiche” della SIGTTO, cui aderiscono la grande maggioranza delle società operanti nel settore, nel caso di Monfalcone, richiederebbe una spiegazione seriamente motivata.

3.8.2.2 DIMENSIONAMENTO DEL BACINO DI EVOLUZIONE, PAG 66

Il proponente afferma che le norme PIANC, di seguito elencate, *“ permettono di considerare un diametro del cerchio di evoluzione inferiore alle 2 lunghezze nave in presenza delle seguenti condizioni”*:

- condizioni meteomarine favorevoli ,
- assistenza dei rimorchiatori ,
- navi dotate di bow thruster.

Per ciascuna di queste condizioni si osserva che è lo stesso proponente che di fatto dichiara inidoneo il bacino di evoluzione in condizioni meteomarine sfavorevoli, di avaria dei rimorchiatori e problemi ai bow thruster (se presenti). Queste condizioni andrebbero analizzate in dettaglio, in quanto le avarie possono accadere in qualunque momento senza preavviso e le condizioni meteo marine, quali le raffiche di bora, possono difficilmente essere previste in relazione all’intensità.

In condizioni ottimali il proponente individua la dimensione minima del bacino di evoluzione in 435 m . Nel progetto, a



pag.13 della "Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale", si riporta la larghezza massima di 450 m, ma in realtà l'area è sagomata, per cui la dimensione di manovra EFFETTIVA è probabilmente attorno ai 420-430 m, inferiore a quanto indicato nel documento progettuale.

Il proponente considera correttamente il caso che le gasiere siano senza eliche di manovra; in questo caso afferma che la dimensione necessaria alla manovra è di 465 m, valore nettamente superiore ai 450 m previsti nel progetto.

Riteniamo pertanto che il progetto non ottemperi ai requisiti minimi per la manovrabilità delle navi.

3.10 MOVIMENTAZIONE DEL GNL (RICHIESTA DI INTEGRAZIONE N° 13)

Interferenze con il Traffico Marittimo afferente al Porto di Monfalcone

Il proponente può fare solo un'ipotesi in relazione al tempo di permanenza della gasiera in posizione di carico/scarico. Questo tempo deve essere conteggiato poiché interferisce e, verosimilmente, impedisce il transito di altre navi nel canale di accesso portuale

Interferenze con il Traffico Stradale afferente al Porto di Monfalcone.

Anche se quantitativamente ridotte (5.400 mezzi all'anno) è palese che la tipologia del carico richieda una valutazione del rischio. Si ritiene necessaria una relazione da parte della concessionaria autostradale Autovie Venete in merito alla gestione di questo tipo di traffico e di eventuali prescrizioni (ad esempio in merito alle distanze di sicurezza e/o partenze cadenzate).

Si sottolinea che nel tratto autostradale da Monfalcone ovest- Lisert al casello di Redipuglia, nel territorio di Ronchi dei Legionari, frazione di Selz, le abitazioni sono collocate sotto l'autostrada e già in passato, nel tratto in questione, si sono verificati incidenti con il coinvolgimento di autocisterne.

Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale, 14-007-H13, pag.9

Viene riportato che "L'acquisto del GNL potrà includere i seguenti mercati di approvvigionamento (lista indicativa e non esaustiva): Qatar, Egitto, Nigeria, Iran, Algeria, Stati Uniti D'America, Mozambico, Norvegia, Israele, Cipro". A tal riguardo si osserva come il proponente dichiara sostanzialmente di non avere contratti con uno specifico fornitore, e si pone quindi come cliente sul mercato libero. Pertanto non si comprende in quale modo il proponente riesca a ottenere sul mercato forniture di gas economicamente vantaggiose rispetto ad altri soggetti che operano sul territorio nazionale

Preso atto che le risposte da parte del proponente alle molte questioni aperte e già segnalate nel progetto precedente sono ampiamente insoddisfacenti, Legambiente FVG esprime un parere negativo sull'iniziativa di Smart Gas.

Il Segretario di Legambiente FVG

Michele Tonzar

Pec Direzione

Da: Legambiente FVG onlus <legambientefvg@pec.it>
Inviato: lunedì 25 maggio 2015 13:39
A: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Valutazione di Impatto ambientale relativa al Progetto: "Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel porto di Monfalcone e opere connesse" – Osservazioni di Legambiente del Friuli Venezia Giulia
Allegati: 15_AM_009 PU osservazioni VIA Rigassificatore di Monfalcone.pdf

Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali - Divisione II
Via C. Colombo 44 - 00147 Roma

dva-II@minambiente.it
PEC: dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

OGGETTO: Valutazione di Impatto ambientale relativa al Progetto: "Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel porto di Monfalcone e opere connesse" – Osservazioni di Legambiente del Friuli Venezia Giulia

In relazione al progetto di realizzazione ed esercizio di un terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL ed opere connesse nel porto di Monfalcone, presentato dalla società Smart Gas S.p.A. e pubblicato in data 27.03.2015, Legambiente del Friuli Venezia Giulia – Onlus intende esprimere le proprie osservazioni in qualità di portatore di interesse, in base alla normativa vigente. Il documento è allegato.

Il Segretario di Legambiente FVG
Michele Tonzar

* Rispettate l'Ambiente. Anche ai sensi dell'art. 6 del Codice dell'Amministrazione Digitale vi preghiamo di risponderci all'indirizzo PEC legambientefvg@pec.it e di usarlo per comunicazioni future.

--
Legambiente FVG onlus
Viale Leopardi, 118 - 33100 Udine
tel 0432 295483
www.legambientefvg.it

Ai sensi del Decreto Legislativo 30 giugno 2003, n. 196 - "Codice in materia di protezione dei dati personali", si precisa che le informazioni contenute in questo messaggio e negli eventuali allegati sono riservate e per uso esclusivo del destinatario. Persone diverse dallo stesso non possono copiare o distribuire il messaggio a terzi. Chiunque riceva questo messaggio per errore, è pregato di distruggerlo e di informare immediatamente il mittente.

This email and the information it contains are confidential and intended solely for the exclusive use of the individual to whom it is addressed. If you are not the intended recipient, this email should not be copied, forwarded, or printed for any purpose, or the contents disclosed to any other person. If you have received this email in error, please notify to the sender and then delete the email.