

Pec Direzione



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

Da: gualtieri.pin@archiworldpec.it
Inviato: lunedì 25 maggio 2015 22:45
A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni alla procedura di VIA Rigassificatore SmartGas a Monfalcone nel Lisert.
Allegati: CNRMP Osservazioni al Ministero dell'Ambiente.doc

E.prot DVA - 2015 - 0014055 del 26/05/2015

Gentili

Si inviano a nome del Comitato No - Rigassificatore Monfalcone Pulita con sede in Corso del Popolo 04 a Monfalcone Go CF: 90036660315 in allegato le Osservazioni al progetto di rigassificatore relative alla Procedura di VIA statale del progetto del terminale di stoccaggio e di rigassificazione e distribuzione di GNL di piccola taglia nel porto canale di Monfalcone e Lisert ed opere connesse. Codice id_vip 2805
Con Osservanza
Gualtierio Pin





COMITATO NO – RIGASSIFICATORE MONFALCONE PULITA
Corso del Popolo 04
34074 Monfalcone Go
CF 90036660315

**Spett. MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO
E DEL MARE**
**Direzione Generale per
le Valutazioni Ambientali**
Divisione II
Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Monfalcone, 24 maggio 2015.

Oggetto: procedura di VIA statale relativa al progetto del terminale di stoccaggio e di rigassificazione e distribuzione di GNL di piccola taglia nel porto di Monfalcone e Lisert ed opere connesse – codice id_vip 2805
Presentazione osservazioni al progetto del rigassificatore.

Il progetto in parola propone un impianto di rigassificazione nell'area industriale e portuale del Lisert, anticamente denominata Lacus Timavi a similitudine di quanto già proposto nel 1996 dal progetto di rigassificatore della SNAM, iniziativa che assoggettata a referendum consultivo il 29 settembre 1996 era stata respinta a larga maggioranza dalla popolazione residente, che manifestava così la propria contrarietà a che Monfalcone continuasse ad essere polo energetico regionale e dell'Alto Adriatico.

I termini del progetto dell'impianto di rigassificazione proposti da SmartGas sono sostanzialmente identici a quelli a suo tempo presentati nel 1996 dalla SNAM.
Si illustrano di seguito le osservazioni del sottoscritto Comitato al progetto SmartGas.

a) Valutazioni generali:

- a.1) Come stabilito dalla normativa vigente e ribadito più volte dalla giustizia amministrativa, la procedura di valutazione di impatto ambientale (Via) di un progetto esige, ai sensi del l'articolo 21, Dlgs 152/2006 di identificare e valutare tutte le opzioni alternative al progetto stesso compresa la sua non realizzazione ("opzione zero"). Il presente progetto non appare conforme a tale prescrizione.
- a.2) Il Comitato esprime perplessità sulla sostenibilità economica dell'intervento che non è

supportato da un'analisi costi benefici indispensabile per dimostrare la compatibilità di un impianto energetico di così grande impatto sul territorio di Monfalcone e dei comuni contermini.

L'analisi socio economica presentata non consente di valutare la ricaduta in termini benessere sociale, "se mai ci fosse", sulla comunità monfalconese, che la presenza dell'impianto e delle opere connesse potrebbe determinare.

a.3) Si osserva che il gas naturale, come petrolio e carbone, è un combustibile fossile e rappresenta una fonte energetica non rinnovabile. L'orientamento a livello europeo (pacchetto clima energia 20-20-20) è quello di mettere in atto misure specifiche per la riduzione delle emissioni di gas serra e per la promozione di energia prodotta da fonti rinnovabili. In relazione a quanto sopra esposto si evidenzia che, con deliberazione n. 58 del 25/9/2014 il Consiglio del comune di Monfalcone si è espresso negativamente all'utilizzo sul territorio di tutte le fonti fossili quali fonti di approvvigionamento energetico.

a.4) Non è presente, in sintonia con la normativa vigente, nessun progetto esecutivo con il computo metrico estimativo delle opere del rigassificatore. Né sono indicati i finanziatori delle opere né è previsto un progetto esecutivo di dismissione dell'impianto, dei fabbricati e delle costruzioni, né è previsto il ripristino ambientale del territorio alla data, programmata e sottoscritta dal proponente, di fine vita dell'impianto.

a.5) La situazione attuale vede il progetto presentato porsi autonomamente rispetto a qualsiasi pianificazione sovraordinata (Piano Energetico Nazionale e Regionale, Piano del Porto di Monfalcone, Piani sulla Mobilità, Piano Urbanistico Comunale, etc.) e intende utilizzare ai fini della commercializzazione del gas infrastrutture diverse da quelle esistenti. Anche l'ipotesi proposta dalla provincia di Gorizia in uno studio del 2014 di metanizzare, attraverso il rigassificatore di SmartGas, con una linea dedicata la centrale termoelettrica A2A, la cui AIA scade il 24/3/2017, risulta inutile al fabbisogno energetico regionale perché non tiene conto della nuova ed operativa centrale turbogas di Torviscosa, situata a 17 Km di distanza dall'impianto energetico di Monfalcone di A2A, che ha una taglia di ben 800MW.

a.6) Dalla consultazione del sito della GIE – Gas Infrastructure Europe (<http://www.gie.eu/index.php/maps-data/Ing-map>, organizzazione europea, risulta che l'impianto progettato dalla società Gas Natural per la località Zaule (TS), viene ora indicato da realizzare genericamente nel "Nord Adriatico", con inizio della produzione previsto nel 2019. Vanno preliminarmente chiariti, anche da parte delle autorità regionali e nazionali competenti, le interazioni e le relazioni tra il progetto qui proposto e quello programmato dalla società Gas Natural nel Nord Adriatico e dell'eventuale installazione off shore antistante la laguna di Grado e Marano.

a.7) Per quanto riguarda le parti a terra del progetto inerenti gli impianti di stoccaggio e rigassificazione, va rilevato che esse riguardano un'area confinante con l'ambito "A3" del vigente Piano Regolatore Generale del Comune di Duino Aurisina, destinato a "Parco Naturale del Timavo e della Cernizza" correlate con le sue eccezionali valenze naturalistiche, storiche ed archeologiche. Si rileva dunque preliminarmente l'evidente incompatibilità di due destinazioni d'uso di territori confinanti, che andrebbe risolta con l'elaborazione di un nuovo Piano del Porto di Monfalcone nell'ambito dei compiti di pianificazione sovraordinata propri della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Parallelamente, il Piano del Porto del Villaggio del Pescatore – adottato nel 2011 – ha deindustrializzato l'ambito, puntando decisamente allo sviluppo del turismo.

a.8) Alla luce delle straordinarie valenze ambientali e delle unicità del territorio, la Regione Friuli Venezia Giulia ha avviato le procedure per inserire il Carso Triestino, Goriziano e Monfalconese nella procedura di candidatura del Carso Dinarico a Patrimonio Mondiale dell'Unesco come sito transnazionale misto, naturale e culturale.

Il Comprensorio Timavo-Hermada, il Carso Monfalconese assieme all'area di Lacus Timavi con le antiche Terme Romane dei Bagni di Monfalcone, siti interessati dal progetto di

localizzazione del rigassificatore, rappresentano evidentemente uno degli ambiti di maggior pregio per la candidatura in questione.

Si riportano, di seguito, i collegamenti a siti che riferiscono sull'iter in corso,

<http://www.minambiente.it/notizie/il-ministero-dellambiente-alla-36deg-sessione-del-comitato-del-patrimonio-mondiale-Unesco>

http://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=5&ved=0CD0QFjAE&url=http%3A%2F%2Fwww.minambiente.it%2Fsites%2Fdefault%2Ffiles%2Farchivio%2Fallegati%2Fconvenzionealpi%2FRELAZIONE%2520ATTIVITA%2520Presidenza%2520italiana_anno%25202013.pdf&ei=LXYSVOHV4bTaLj3gqAG&usq=AFQjCNF3ZME1SpoxFMUJ-JKFKvYJDaplgQ&sig2=TpU81jUqMLyBujurdqYeFg&bvm=bv.75097201,d.d2s&cad=rja
http://www.regione.fvg.it/rafvrg/comunicati/comunicato.act?dir=/rafvrg/cms/RAFVG/notiziedal_lagiunta&nm=20120214115749004

a.9) E' del tutto evidente come il progetto presentato incida sull'area termale delle antiche Terme Romane di Lacus Timavi, operative da due anni dopo una bonifica ambientale promossa dal comune di Monfalcone e costata 10 milioni di euro.

Il progetto inoltre incide sul tratto emerso del fiume Timavo – simbolo del Carso – e quindi sia del tutto incompatibile con la candidatura UNESCO-Programma MAB (riserve della biosfera) promossa in questi mesi del 2015 dal Comune di Monfalcone.

a.10) L'ambito delle antiche Terme Romane di Lacus Timavi e l'ambito Hermada-Timavo con il Bosco Sacro di Diomede alla foce del fiume ctonioTimavo, terminale storico della Via dell'Ambra, in questione, ha inoltre valenze storiche di notevolissima e straordinaria importanza, trascurate nello studio.

Si tratta infatti di uno dei siti più rilevanti della Prima Guerra Mondiale, oltreché della Civiltà dei Castellieri nell'epoca del Bronzo, della civiltà dei Latini assieme ad Aquileia, dell'epoca Medioevale e di quella moderna Veneto-AustroUngarica. Civiltà rientranti nell'ambito della tutela di cui al Decreto Ministero Beni Culturali 04.10.2002 e della Legge Regionale 4 ottobre 2013, n. 11 (Valorizzazione del patrimonio storico-culturale della Prima guerra mondiale e interventi per la promozione delle commemorazioni del centenario dell'inizio del conflitto, nonché norme urgenti in materia di cultura.)

a.11) Il Comitato ritiene estremamente grave la frammentazione e la sovrapposizione dei progetti in corso di valutazione che interessano il medesimo ambito. In particolare, il progetto denominato "Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto di Monfalcone - quota di progetto: -12,50 m s.l.m", codice procedura (ID_VIP) 2424, su cui questa Commissione si è espressa con parere 23146 dd. 11.9.2013 prot. 23146, si sovrappone al progetto in odierna valutazione, rendendo il quadro confuso e gli impatti cumulativi difficilmente valutabili. Nello stesso ambito sono inoltre in atto ulteriori progetti di dragaggio.

a.12) Le operazioni di approfondimento del canale vanno eseguite in stretta aderenza con quanto prescritto nel "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini" redatto da APAT e ICRAM ed edito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. In congruenza con il citato manuale, nello studio "Devono essere esplicitate: le possibili interferenze con le attività ricreative, di pesca commerciale e con altri usi legittimi del mare; l'individuazione delle eventuali misure di mitigazione degli effetti previsti".

a.13) In riferimento al punto precedente, il Comitato chiede che venga predisposto con procedura partecipata ed approvato unitamente allo studio proposto un piano di monitoraggio, redatto a partire dalle ipotesi d'impatto integrate come richiesto al punto precedente. Tale piano di monitoraggio dovrà analizzare anche la situazione ex ante ed utilizzare bioindicatori. Vista l'entità dell'intervento e la tipologia degli inquinanti, si ritiene fondamentale che venga attuato il monitoraggio dell'aria sui siti di stoccaggio ed entro un'area di sicurezza dagli stessi.

a.14) Sempre per quanto inerente i lavori di escavo del canale, per quanto riguarda il tratto prospiciente la costa comprendente la foce del fiume Isonzo con la Riserva Regionale

della Cona, il Lido di Staranzano, la spiaggia di Marina Julia, il bacino della società velica O. Cosulich e della Lega Navale, la spiaggia di Marina Nova, nonché la Riserva Naturale Regionale delle Falesie di Duino ed il previsto Parco del Timavo e della Cernizza, il Comitato chiede che in tutta questa zona litoranea e per tutto il periodo di escavazione siano utilizzate attrezzature e metodologie allo stato dell'arte per limitare la dispersione di inquinanti e fanghi, con particolare riguardo alle aree in cui è attiva la maricoltura, quelle riservate al tempo libero, al turismo, ed alla balneazione.

a.15) L'intera escavazione va perciò effettuata con esclusivo utilizzo di sistemi aspiranti delle migliori tecnologie attuali per evitare la dispersione di inquinanti e sedimenti anche della più fine granulometria.

a.16) Il cronoprogramma dei lavori deve essere redatto tenendo conto delle correnti prevalenti nei mesi e del ciclo delle maree, fermando l'attività nei periodi di maggior rischio di dispersione dei fanghi. A tutela dei cicli produttivi dei mitili va assolutamente evitata la dispersione di sedimenti nel periodo che va da giugno ad ottobre.

Tutto lo studio va adeguato rigidamente al citato "Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini".

a.17) Devono essere date preventivamente garanzie economiche a copertura degli eventuali danni ai comparti economici della maricoltura, della pesca, del turismo costiero e degli ecosistemi, garanzie non solo assicurative ma anche bancarie e patrimoniali vincolate.

b. Aspetti legati alle esigenze di tutela del paesaggio.

Anche alla luce delle considerazioni generali di cui sopra, si rileva come lo studio presentato non consenta una verifica attendibile degli impatti sul paesaggio e sulle conseguenze socioeconomiche del progetto. In particolare sul sito di Lacus Timavi e sull'esistenza dei Bagni di Monfalcone dove sono operative le Terme Romane comunali, nonché sugli insediamenti nautici e diportistici del canale Est-Ovest che impiegano un migliaio di lavoratori.

c. Aspetti legati alla sicurezza

c.1) Preliminarmente, si rileva che il deposito del "Rapporto preliminare sulla sicurezza", avvenuto solo in formato digitale, non ha consentito una efficace consultazione del pubblico. Si richiede pertanto che l'accesso sia consentito a tutti, anche in formato cartaceo, al fine di una precisa acquisizione delle valutazioni espresse dal Comitato tecnico Regionale integrato preposto al rilascio del parere preliminare sulla sicurezza senza che il contenuto di tale parere possa essere confuso con quello definitivo.

c.2) Nell'allegato "Relazione di caratterizzazione geotecnica a sismica" (14-007-CIV-R-020-01-R-Geo_Sism.pdf), a pag. 6 si riporta quanto segue:

... "si rileva che in base alla legislazione nazionale vigente (D.M. 22.09.80) il territorio del Comune di Monfalcone è stato definito non sismico".

Tale affermazione omette di riportare la nuova caratterizzazione (2010), secondo la quale in Italia non esiste alcun comune definito "non sismico". Per inciso, Monfalcone è inserita nella classe di sismicità "3".

Va poi fatto rilevare che, sulla base delle conoscenze e delle pubblicazioni scientifiche, esiste un sistema di faglie importanti che si trova nella zona di Monfalcone e che continua verso Trieste. Nella mappa del progetto tali faglie sono indicate a tratteggio con la legenda "faglie sepolte o incerte". In questo caso la faglia è certamente sepolta (di poco ...) ma è certa. Nel corso degli anni è stata chiamata prima "Faglia di Palmanova", poi "Faglia di Panzano"; esiste una ulteriore faglia più interna indicata come "linea di Monfalcone".

E' importante valutare quindi l'attività della faglia, cosa peraltro non semplice vista la carenza di dati disponibili.

E' stato pubblicato nel 2012 un articolo (Kastelic et al.) che stima la magnitudo di un

eventuale terremoto generato dalla faglia in M=6.5 (snapshot). Il terremoto del Friuli del '76 aveva M=6.4.

Si richiede dunque di aggiornare gli elaborati e lo studio utilizzando i dati più attendibili e valutando potenziali effetti e rischi sull'impianto alla luce di una effettiva analisi geologica e geotecnica di cui il progetto è carente.

c.3) In considerazione della nota e conclamata presenza di ordigni bellici, anche della tipologia chimica.

c.4) La tipologia di impianto proposta (small scale) non possiede ancora una adeguata normativa di riferimento né una coerente regolamentazione per quanto riguarda la gestione e prevenzione dei rischi. E' in previsione la terza edizione annuale dei forum avviati per mettere a punto le norme di sicurezza (IMO, traffico di LNG via terra, ecc.) <http://oilgas.flemingeurope.com/small-scale-lng-forum>.

c.5) L'impianto dista poche centinaia di metri da aree destinate all'ormeggio di natanti ed imbarcazioni da diporto (intensamente frequentate) e dai centri abitati di Monfalcone, del Villaggio del Pescatore e di San Giovanni di Duino. E' necessario che vengano applicate le simulazioni più cautelative per eliminare qualsiasi coinvolgimento di tali aree in caso di incidenti. Alla luce della maggior esperienza degli Stati Uniti sui rischi degli impianti di rigassificazione, si chiede dunque di implementare lo studio confrontandolo con il rispetto dei parametri riportati nel documento "Recommended Parameters for Solid Flame Models for Land Based Liquefied Natural Gas Spills" della Federal Energy Regulatory Commission ed utilizzando il modello GTI-04/0032LNGFIRE3, del Gas Technology Institute (GTI).

d. Aspetti legati all'inquinamento acustico.

d.1) Vanno valutati, in riferimento agli abitati circostanti, la struttura urbana di Monfalcone, le zone industriali, le linee infrastrutturali di traffico, il piano acustico comunale vigente in cui si evidenziano gli effetti cumulativi con le esistenti fonti di inquinamento acustico, sia in fase di realizzazione che di esercizio e con le varie condizioni di vento.

e. Aspetti legati al traffico

e.1) Si ritiene che vadano meglio valutati – e conseguentemente considerate tutte le possibili soluzioni alternative – gli aspetti connessi all'elevato trasporto su gomma del GNL lavorato dall'impianto. Si ricorda che il casello autostradale del Lisert - punto di accesso individuato dal progetto per i mezzi uscenti dall'impianto - a seguito dei costanti incrementi del traffico automobilistico e dei mezzi pesanti su quella che è la principale direttrice di traffico verso i Paesi dell' Est Europa, è stato oggetto della dichiarazione di stato di emergenza di cui al decreto del 11 luglio 2008 del Presidente del Consiglio dei Ministri.

e.2) Per quanto attiene la parte, consistente, di GNL che il piano prevede di trasportare via rotaia, si rileva che viene ipotizzato un volume di circa 800.000 mc di gas liquido da inoltrare a mezzo di ferrocisterne ferroviarie. Calcolato il volume di gas caricabile su ogni ferrocisterna ed il peso delle stesse a carico si desume che il trasporto avverrà utilizzando circa sei treni al giorno (il peso massimo medio del materiale rimorchiato viene stabilito in circa 1400 tonnellate, con un peso per cisterna di circa 70 tonn. e, dunque, un numero di venti cisterne per treno).

Il trasporto, una volta ultimati i lavori di allacciamento al raccordo Lisert di un nuovo collegamento interno al porto di Monfalcone attiguo al sito di ubicazione dei depositi, potrà avvenire nei modi d'uso e con le norme di servizio previste per le manovre di rotabili interne al raccordo, tra il suddetto raccordo, il parchetto ferroviario portuale che fa parte dello stesso, ed il parco (di quattro binari) di ricevimento ubicato nella stazione di Monfalcone.

Ai sei convogli di cisterne cariche in uscita dal Porto dovranno necessariamente essere aggiunti altri sei treni di cisterne vuote per il carico da introdurre nel raccordo, e quindi nel parco del porto dedicato a tale attività.

Dunque ci saranno un totale di dodici treni da aggiungere a quelli esistenti in entrata ed

uscita dal raccordo ferroviario.

Dal punto di vista strettamente legato alla circolazione, relativamente ai treni in arrivo e partenza dalla stazione stessa, gli atti vanno integrati con lo studio sulla mobilità seguito per garantire l'inoltro dei convogli vuoti e carichi sul raccordo ferroviario Lisert nonché l'inoltro a treno completo in partenza e arrivo nell'impianto ferroviario della stazione di Monfalcone.

f. Interazioni con la nautica da diporto e con la pesca.

f.1) Si ritiene che vadano meglio valutati gli aspetti derivanti dai vincoli di sicurezza imposti alla navigazione dall'esistenza dell'impianto e dalla circolazione delle grandi, medie e piccole gasiere. L'intervento ricade infatti in un'area tra le più dense di ormeggi destinati alla nautica da diporto e alla pesca. Si chiede di implementare lo studio con un'analisi che, partendo dal numero di natanti ed imbarcazioni da diporto e da pesca che attualmente utilizzano le acque del litorale (il canale di accesso del porto canale di Monfalcone, il canale Valentinis, il bacino Hanniball Svoc, Marina Nova, Marina Julia, lido di Staranzano, l'isola della Cona, il canale est ovest, il canale del Locovac), definisca più correttamente le interazioni.

g. Aspetti legati alla tutela degli ecosistemi.

g.1) Lo studio e le tavole in esso richiamate (5.2a, 5.2b), pur facendo esplicito riferimento alla "Rete Natura 2000 e IBA, non rappresenta e non tiene conto della presenza delle IBA e degli elementi naturalistici in esse contenuti.

In particolare, non si considerano gli impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera e dalla fase di esercizio sulle IBA (063, 066 e 066M) sulle quali, come noto, vige il rigido regime di tutela di cui all'art. 4.4 della Dir. 79/409/CEE, ora superata dalla Dir. 2009/147/CE (Sentenze della Corte di Giustizia Europea del 2 agosto 1993 contro il Regno di Spagna (C-355/ 90, Marismas de Santoña) e contro la Repubblica francese del 7 dicembre 2000 (C-374/98, Basses Corbières)).

Si richiede dunque di correggere le tavole ed integrare lo studio valutando correttamente gli impatti anche su tali aree di tutela al fine di non trascurare l'impatto del progetto - sia in fase di realizzazione che di esercizio - sulle IBA, ed in particolare sulla IBA 066M e sulla IBA 066 ove, nel canneto del Lisert, si riproducono specie quali *Botaurus stellaris*. Come noto, l'Italia non ha ancora ottemperato all'obbligo di istituire Zone di Protezione Speciale sulle IBA marine. Già nella Causa C-378/01, la Repubblica Italiana è stata condannata per non avere designato sufficienti ZPS.

Nelle more della designazione delle ZPS marine, il regime di protezione rigoroso previsto dell'articolo 4/4 della Direttiva Uccelli si applica alle IBA non ancora designate come ZPS, in quanto " lo stato membro non può sfuggire all'obbligo di proteggere il sito semplicemente non designandolo come ZPS" (Caso Basses Corbières C-374/98).

g.2) Le descrizioni di habitat e specie presenti nell'area di intervento e nelle aree interferite non risultano sufficientemente coerenti con la situazione reale. Si richiede dunque di integrare e rivedere lo studio utilizzando i dati e le informazioni scientifiche più aggiornate, facilmente rinvenibili sul sito o presso gli uffici della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, quali:

Cartografia degli habitat e monitoraggio specie floristiche - Relazione

Carta habitat Friuli Venezia Giulia - dati 2010, ed. ottobre 2012

Carta degli habitat di Natura 2000 - dati 2010, ed. ottobre 2012

Carta dello stato di conservazione e rischio degli habitat Natura 2000 - dati 2010

Monitoraggio e individuazione di misure di conservazione per la fauna acquatica (invertebrati ed anfibi) degli habitat igrofilo ed idrofilo - Relazione

Integrazione al Catasto grotte, Aspetti faunistici - Relazione

Catasto degli stagni del Carso triestino e goriziano

Monitoraggio della mortalità stradale della fauna selvatica - Relazione

Monitoraggio delle specie di mammiferi, anfibi, rettili, pesci e invertebrati - Elenco delle specie oggetto del monitoraggio e note gestionali e conservative su specie e ambienti

Monitoraggio Stringifomi e Caprimulgiformi - Relazione finale

Atlante degli Uccelli Nidificanti nella ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia". Studio dell'ecologia delle specie di uccelli nidificanti di cui all'All. I della DIR. 79/409/CEE di interesse per la conservazione.

Quanto sopra affinché lo studio di incidenza non risulti carente e scarsamente aggiornato. Si cita, a puro titolo di esempio, l'assenza del dato della nidificazione accertata di moretta tabaccata, l'errata affermazione della nidificazione di falco di palude elusivamente nell'anno 2009 (ha nidificato anche nel 2011-12-13-14), o la mancata citazione del gatto selvatico tra le specie che risiedono nell'area.

g.3) Nello studio presentato si riporta una mappatura delle praterie di fanerogame marine risalente al 2012. Gli esperti consultati nell'ambito dei lavori della Commissione (personale di gestione scientifica della Riserva Marina di Miramare) hanno testimoniato di una forte contrazione di tale habitat nell'intero Golfo di Trieste e di Panzano avvenuto negli ultimi due anni, che sarebbe stato documentato in uno studio recentemente depositato presso la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. I lavori connessi all'esecuzione del progetto proposto, soprattutto per quanto riguarda le operazioni connesse all'escavo del fondale ed il successivo transito di grandi navi in un tratto estremamente vicino a tali habitat residui, potrebbero verosimilmente aumentare la torbidità delle acque comportando la diminuzione dell'apporto di luce sui fondali e una ulteriore contrazione (o scomparsa) delle praterie, la cui importanza eco sistemica ed economica è ben descritta nel volume dei Quaderni Habitat n. 19 - Praterie a fanerogame marine. Piante con fiori nel Mediterraneo, edito dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in collaborazione con il Museo Friulano di Storia Naturale See more at: <http://www.minambiente.it/biblioteca/quaderni-habitat-n-19-praterie-fanerogame-marine-piante-con-fiori-nel-mediterraneo#sthash.ap09alCB.dpuf>)

Quanto sopra affinché le relazioni di incidenza ambientale siano effettuate sui dati più aggiornati disponibili.

g.4) La situazione delle praterie di fanerogame nell'area del Golfo di Trieste e di Panzano è divenuta, negli ultimi anni, critica. Un peggioramento della trasparenza dell'acqua, e conseguente ulteriore diminuzione della luce, potrebbe portare gravi conseguenze sugli habitat e sulle specie marine. Il rischio potrebbe essere ulteriormente aggravato dalla somma dei due progetti riguardanti l'area (escavo del canale di accesso del porto di Monfalcone e ulteriore approfondimento proposto da Smart Gas).

g.5) Nello studio si riporta la positiva scelta di riutilizzare per gli scambi termici legati alla rigassificazione le acque di processo dell'impianto cartario esistente nell'ambito, evitando così gli impatti derivanti dall'abbassamento della temperatura dell'acqua. Si riporta però anche la soluzione alternativa in caso di chiusura o fermo della cartiera, ossia la captazione diretta dell'acqua. Lo studio va integrato con l'analisi degli impatti sul bacino Timavo – Locavaz in questo scenario, rammentando anche che buona parte dell'area è inserita all'interno della Z.S.C. ove sono presenti habitat e specie acquatiche definite "di importanza comunitaria" tra cui alcuni inseriti tra i "prioritari", per i quali – in caso di verifica di potenziali impatti negativi – va applicato quanto previsto dall'ultimo paragrafo dell'art. 6 Dir. 92/43/CEE:

"Qualora il sito in causa sia un sito in cui si trovano un tipo di habitat naturale e/o una specie prioritari, possono essere adottate soltanto considerazioni connesse con la salute dell'uomo e la sicurezza pubblica o relative a conseguenze positive di primaria importanza per l'ambiente ovvero, previo parere della Commissione, altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico."

Per salvaguardare l'habitat sopradescritto è necessario:

- realizzare una condotta in sottopasso all'alveo del canale Locavaz, senza condizionare la nautica da diporto presente nel Canale Est-Ovest, avere certezza della continuità di funzionamento delle pompe della cartiera non solo in caso di fermata temporanea ma anche in caso di chiusura o in alternativa presenza di sistema di rigassificazione a circuito chiuso. Questo ultimo, in ogni caso, risolverebbe ogni questione di clorazione, acque fredde, schiume ecc.

- effettuare una valutazione "storica" della portata delle acque di scarico della Cartiera in modo da valutare variazioni giornaliere, settimanali, e stagionali della portata;

- rilevare lo storico delle variazioni di densità (salinità-temperatura) tra le acque di captazione e scarico;

- rilevare la portata oraria massima prevista delle acque di scarico Smart Gas con eventuali ipotesi di variazioni giornaliere, settimanali, stagionali;

- verificare, se in caso di chiusura definitiva della cartiera fosse previsto un altro punto di captazione, in quale corpo idrico andrà fatto il prelievo.

Nell'area interessata dal progetto si verrebbero a creare quattro corpi idrici ben distinti e stratificati per differente temperatura e salinità in tutto l'arco dell'anno con rimescolamenti innaturali che potrebbero causare acque confinate con pesanti ripercussioni .

g.6) Va poi rilevato come nell'elenco delle valenze e delle tutele giuridiche in atto nell'ambito di interesse del progetto non ci sia riferiti e non si sia tenuto conto della presenza delle Riserve Naturali del Carso Triestino di cui alla Legge 442/71 e della captazione dell'acquedotto sloveno nell'area transfrontaliera Lacus Timavi - Brestovica (Repubblica di Slovenia), nonostante l'esistenza delle stesse dovesse essere nota alla società che ha redatto lo studio, anche alla luce del fatto che ne aveva tenuto conto in un progetto precedente

(<http://www.google.it/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0CCkQFjAB&url=http%3A%2F%2Fwww.va.minambiente.it%2FFile%2FDocumento%2F3098&ei=dHkSVJxCYPbaOyEgsAO&usq=AFQjCNGQ1BBs3N4UKPr4SmcTv649rOzHsw&sig2=AufUID27Yjl4OVD3-J1Fnw&bvm=bv.75097201,d.d2s>).

g.7) Si chiede dunque l'integrazione dello studio con la valutazione degli impatti su tali ambiti di tutela, di rilevanza nazionale ed internazionale in ambito sloveno.

Si osserva inoltre quanto segue:

- che la Legge 442/71 – istitutiva delle prime Riserve Naturali italiane - non risulta essere mai stata abrogata;

- che la Legge Regionale 42/96 non ha abrogato (e nemmeno avrebbe potuto farlo, per il principio della gerarchia delle fonti del Diritto) la precitata L. 442/71;

- che l'art. 55 della L.R. 42/92 stabilisce:

1.- la Regione promuove la costituzione di un'area naturale protetta di valenza nazionale ed internazionale nel Carso.

2.- la Regione promuove altresì, con le Province di Gorizia e Trieste, la Comunità montana del Carso e i Comuni interessati, un apposito accordo di programma per la perimetrazione delle aree protette ai sensi degli articoli 3 e 6 all'interno della perimetrazione del parco naturale prevista dal Piano urbanistico regionale generale, approvato con DPGR 15 settembre 1978, n. 0826/Pres.

3.- Il perimetro delle aree protette di cui al comma 2 deve comprendere almeno le aree definite ai sensi della legge 1 giugno 1971, n. 442, e non già perimetrare ai sensi degli articoli 48, 49, 50, 51 e 52, assicurando continuità territoriale fra le stesse lungo la fascia di confine.

4.- all'interno del perimetro di cui al comma 3, la conferenza di servizi, ai sensi dell'articolo 22 della legge regionale 20 marzo 2000, n. 7 (Testo unico delle norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso) fra gli Enti di cui al comma 2 del presente articolo definisce le zone da destinare ad aree naturali protette ai sensi della legge 394/1991 e a parco intercomunale, formulando altresì conseguenti proposte

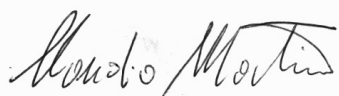
istitutive.

Alla luce di quanto sopra esposto lo scrivente Comitato conclude che l'impianto di rigassificazione in oggetto non è compatibile con la città di Monfalcone ed il suo territorio.

Con osservanza

Il Presidente del Comitato

Claudio Martin

A handwritten signature in black ink on a light gray background. The signature is written in a cursive style and reads "Claudio Martin".