



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

E. prot. DVA-2015-0014166 del 27/05/2015



Al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 ROMA
DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Alla Regione Friuli Venezia Giulia
Direzione ambiente - Servizio V.I.A.
Via Giulia, 75/1 - 34100 TRIESTE
alla C. a. dott.ssa Raffaella Pengue
ambiente@certregione.fvg.it

OGGETTO: osservazioni e valutazioni alle controdeduzioni e risposte dei proponenti il Progetto Terminale GNL nel porto di Monfalcone del 23 marzo 2015, codici 14-007-H29 e 14-007-H27

Il Consorzio Giuliano Maricoltura, rappresenta tutti i mitilicoltori aventi concessione demaniale marittima in Baia di Panzano coglie l'occasione per ringraziare il Ministero e l'Amministrazione Regionale per il processo partecipativo messo in atto, che ha consentito, on-line ed in tempo reale, di visionare tutta la documentazione progettuale e poter così approfondire le tematiche che ci stanno, senza colpa, cadendo addosso.

Nel capitolo delle controdeduzioni alle osservazioni del consorzio Cogiumar si rimanda al punto 6.1.14.2 Controdeduzione

Come da "recenti accordi" tra Smart Gas S.p.A. e le aziende di maricoltura attive nell'area di progetto:

- nell'ambito del piano di monitoraggio saranno predisposti adeguati sistemi di misura presso gli allevamenti a mare al fine di rilevare eventuali perturbazioni delle acque marine in grado di danneggiare le colture: le attività di dragaggio saranno prontamente sospese al verificarsi di tali eventi;
- è "stato concordato" un meccanismo fideiussorio finalizzato alla tutela di tali aziende in caso di danni causati dal dragaggio....

Tali affermazioni sono basate su ipotesi, visto che né a COGIUMAR né all'impresa Ca' Zuliani, proprietaria degli impianti di itticultura presenti in Baia di Panzano e nel canale Est-Ovest, risulta un benché minimo accordo né scritto, né verbale!

A conferma dei "recenti accordi" (6.1.14.2 controdeduzioni) la Smart Gas ha fornito una corposa documentazione al Servizio Regionale caccia e risorse ittiche, che aveva riportato il parere della Commissione Consultiva pesca del 20.04.15 in sintonia con quanto dichiarato dai maricoltori.

Da questa documentazione si evince un'ipotesi di fideiussione in risposta alla... *Valutazione della fattibilità tecnica ed economica* ...come da punto 18 delle richieste di integrazioni da parte delle autorità regionali (7.11.2014) fatte proprie dal Ministero, ma non basata su **recenti accordi**... Fatto verificabile anche per i macroscopici errori riguardo l'attuale situazione degli impianti di maricoltura della Baia di Panzano.

In merito si chiede che vengano presi provvedimenti affinché pareri favorevoli da parte di Enti Locali non siano condizionati da affermazioni fuorvianti.

In effetti esiste un piano di monitoraggio **concordato** per l'escavo, ma con l'Azienda Speciale porto di Monfalcone, in attuazione delle prescrizioni della Regione e della Commissione tecnica V.I.A. del Ministero (parere n°1692 del 16.01.15.) Il piano di monitoraggio di seguito sinteticamente

descritto prevede un corposa fase pre-operam, **basilare** poiché utile a definire nel dettaglio le successive fasi, ma soprattutto i parametri da introdurre nella **fideiussione**.

COGIUMAR è disponibile a collaborare con chi si adegua o adeguerà a prescrizioni in linea a quelle riportate sul parere 1692 del 16.01.2015 della Commissione Tecnica di VIA del Ministero dell'Ambiente. Peraltro ciò corrisponde a quanto dichiarato da Smart Gas nelle controdeduzioni al comune di Monfalcone

....4.8.6.2 *A seguito delle modifiche progettuali intercorse, il dragaggio proposto dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone è ora parte del progetto del Terminale GNL.....*
ed al comune di Duino-Aurisina

..... 6.1.9.2 *Come riportato in precedenza, il progetto del Terminale GNL comprende ora al suo interno anche la quota di dragaggio del progetto ASPM citato nell'osservazione. La procedura di VIA in corso pertanto tiene conto degli impatti complessivi connessi al dragaggio da quota attuale a quota -13.5 m slmm. Con riferimento agli aspetti procedurali si rimanda al precedente Paragrafo 4.6.2. + ...*

..... 4.6.2 **Controdeduzione**

Il progetto Smart Gas è stato integrato con l'inclusione delle quote di dragaggio previste dal progetto proposto da CCLAA e ASPM. Si evidenzia inoltre che la Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali del MATTM ha convocato una riunione, prevista in data 2 Aprile 2015 presso il MATTM, in considerazione dell'esigenza di un esame congiunto delle problematiche inerenti il progetto del Terminale Smart Gas ed il progetto di dragaggio proposto da CCLAA e ASPM.....

Purtroppo anche queste controdeduzioni non corrispondono a quanto deciso nella riunione (si veda bibliografia nota 0).

I mesi trascorsi dalle prime osservazioni ci hanno consentito di approfondire due problematiche che a nostro avviso dovrebbero far chiarezza sulla poca fattibilità del progetto:

a) rischio mercurio

b) collocazioni alternative

A) RISCHIO MERCURIO

La prima problematica è quella che più condiziona la produzione acquicola posta da 400 a 1600 mt dall'escavo del canale di accesso. I sedimenti pelitici interessati dall'escavo presentano concentrazioni di Hg superiori ai termini di legge comunitari ed ancor più ai limiti riportati nella recente Convenzione di Minamata.

La loro risospensione può rimettere in circolo tale contaminante, che in presenza della rilevante biomassa presente negli impianti di maricoltura può venir assorbito, organicato ed entrare nella catena trofica della biocenosi artificiale - *facies* a mitili. Si è usato il termine inconsueto di "organicazione" al posto di "metilazione" in considerazione che in diversi studi (*si veda bibliografia, nota 1*) inerenti la presenza naturale di mercurio inorganico, sono state evidenziate alcune anomalie nel finora conosciuto processo di bioaccumulo, in particolare nei modi e nei tempi di contaminazione e successiva decontaminazione. Argomenti poco approfonditi da studi e ricerche specifiche, che però potranno esser affrontati dal piano di monitoraggio. In merito, l'A.S. porto di Monfalcone ha incaricato l'Università degli studi di Trieste, nella figura del prof. S. Covelli, a redigere detto piano prevedendo tre fasi: pre- durante e post-intervento. Nella pre-operam si prevede di eseguire delle prove di risospensione dei sedimenti contaminati, di verificare il livello di torbidità condizionante la crescita ed il bisso dei mitili in coltura, come pure di determinare il punto zero della presenza di mercurio nei mitili e in generale nella biocenosi "impianti di maricoltura". Solamente i risultati di tali sperimentazioni consentiranno di aver i corretti parametri di riferimento per monitorare la fase di scavo e distinguere i possibili condizionamenti dovuti all'escavo dai normali eventi naturali o comunque non inerenti all'escavo.

La fase post-operam dovrà, invece, fornire risposte sulla stabilizzazione dei sedimenti e su possibili conseguenze a medio termine di biomagnificazione nella catena trofica, oltre a ciò saranno da tenere sotto osservazione i reflui dovuti al dilavamento dei sedimenti presenti nella cassa di colmata ed il possibile effetto di risospensione dovuto al passaggio di motonavi di elevata stazza e pescaggio come quelle previste in transito dopo l'escavo. In merito è possibile effettuare un valido calcolo dell'erosione in rapporto al diametro delle eliche, alla velocità di getto, all'altezza dal fondale e al tipo di sedimento (*si veda bibliografia, nota 2*). Fattori da tenere in particolar

considerazione durante le fasi di bassa marea, che nel golfo di Trieste si presentano tra quelle a maggior escursione nel Mediterraneo.

Quanto sopra per evidenziare come il problema del mercurio sia rilevante e sia da tenere costantemente monitorato, e non liquidato come problema poco rilevante in quanto presente sotto forma di "cinabro inerte" da parte del proponente il progetto Smart Gas.

A salvaguardia delle produzioni acquicole ha rilevante importanza, tra le prescrizioni dettate per l'escavo dell'A.S. porto di Monfalcone, il divieto di dragare il canale di accesso nel periodo estivo-autunnale ossia quello di commercializzazione dei mitili. A rigor di logica non dovrebbe destare preoccupazione che tali prescrizioni possano esser bypassate per un successivo escavo, come quello previsto dal progetto SMART GAS. I suoi proponenti, invece, hanno più volte propugnato lo scavo senza limiti stagionali con il rischio di sospensioni in piena stagione vendite mettendo a repentaglio la produzione di un anno intero con conseguente uscita dal mercato e possibile perdita della clientela. A copertura di ciò viene pubblicizzata una ipotetica fideiussione, peraltro di difficile attuazione senza disporre dei parametri desumibili dalla fase 1° del piano di monitoraggio e senza disporre di accordi tra le parti per definire la reale situazione delle attività produttive in Baia di Panzano, senza ambiguità di termini come precedentemente citato.

B) COLLOCAZIONI ALTERNATIVE

A conferma di quanto evidenziato nelle ns. osservazioni del 24 settembre 2014, riguardanti delle concrete proposte di collocazioni alternative, tralasciando quelle molto discutibili presentate nel progetto, si rileva quanto proposto da ADRIATIC LNG a fine novembre 2014, la quale, in un incontro presso il Dipartimento di ingegneria dell'Università di Udine, ha illustrato la possibilità di rifornire quanto necessario al manifatturiero regionale direttamente dal rigassificatore di Porto Viro (RO) (*si veda bibliografia, nota 3*)

Da rilevare, inoltre, che l'obiettivo principale del progetto Terminal GNL era inizialmente la riduzione di circa il 10% del costo del gas per le industrie energivore della nostra Regione, pena la loro chiusura. Da recenti pubblicazioni (*si veda bibliografia, nota 4*) si documenta sia il calo del prezzo del gas da gennaio a dicembre 2014 di oltre il 13%, sia il pesante rischio di fallimento di società che hanno investito nell'estrazione del gas di scisto (*shale gas*). Con questi possibili e continui sbalzi sul mercato dei combustibili fossili il progetto sta ancora in piedi?

Il futuro di una nazione con attuali limitate risorse estrattive non può basarsi su incerte opportunità di mercato e su queste realizzare impianti che comunque hanno una durata di 25 - 30 anni o ancor più breve se non più convenienti. In merito alla dismissione nelle controdeduzioni 4.18.2.2 i proponenti evidenziano che "... *Gli oneri di dismissione dell'impianto saranno a carico del proprietario dello stesso, non sono pertanto prevedibili costi a carico della collettività.*"..... Probabilmente i proponenti non dispongono di dati attendibili o studi per prevedere cosa succederà tra 25-30 anni, visto che già nell'arco di un anno sono successi gli eventi sopracitati che condizionano gli obiettivi stessi del progetto. Ogni giorno è riportato sui giornali di fallimenti per crisi generale o aggiustamenti finanziari, lo stesso proponente evidenziava nelle illustrazioni iniziali del progetto la crisi imminente sull'industria energivora regionale; per cui **chi garantisce** che nel momento della dismissione il futuro proprietario sia in condizioni di sopportare i relativi costi? Si ritiene, quindi, doveroso da parte di **chi deve salvaguardare la collettività**, anche per il futuro, il chiedere adeguate garanzie affinché la dismissione non rischi di ricadere nel *calderone* collettivo.

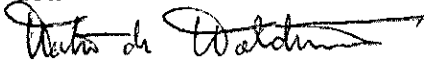
Crediamo che per il **presente**, invece, un notevole risparmio si potrebbe ottenere non costruendo nuove *cattedrali*, ma rendendo produttive quelle esistenti. Gli utenti italiani nel 2013 e 2014 hanno sborsato circa 45 milioni di € annui per il **fattore garanzia** (*si veda bibliografia, nota 5*) del recente rigassificatore FSRU di Livorno (offshore LNG Toscana) causa il suo limitato utilizzo. Se giustamente in Italia si deve abbassare il costo del gas iniziamo a migliorare la rete di trasposto ed incentivarne il consumo, poiché per il 2015 il fattore garanzia previsto è di circa 83 milioni!!

E' da evidenziare inoltre che la Direttiva comunitaria n° 94 del 22.10 2014 indica che si dovrà predisporre un numero appropriato di punti di fornitura di GNL per il trasporto marittimo. Il Mare Adriatico, mare di confine e conflitti nei secoli, è divenuto oramai un mare interno della Comunità Europea, per cui è doveroso pianificare una strategia anche sovranazionale senza doppioni. In tale ottica, stabilita la piattaforma logistica con il più agevole e sicuro attracco delle sempre più

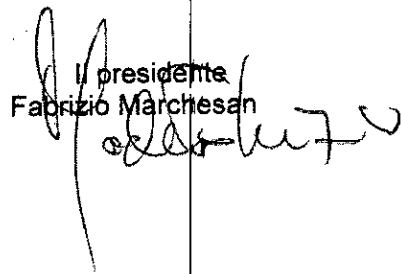
corpulente metaniere, la distribuzione per l'area (Alto e Medio Adriatico) potrebbe esser effettuata con mini-metaniere a reali *mini-terminal*. Una pianificazione del genere non richiederebbe ulteriori escavi ed anche le attrezzature a terra sarebbero ad impatto limitato, anche se più diffuso, ossia in più porti come richiesto dalla citata Direttiva Comunitaria. Tale modalità di approccio pianificatorio e programmatico permetterebbe di far convivere chi utilizza il mare come via di trasporto e chi, come i pescatori ed i maricoltori lo utilizza per trarne risorse alimentari e quindi è intenzionato a mantenerlo vivo e vitale.

In attesa di un Vs. riscontro si porgono distinti saluti

Il responsabile tecnico-scientifico
dott. Walter de Walderstein



Il presidente
Fabrizio Marchesan



Duino, 25 maggio 2015

Bibliografia

- 0) R.A. Friuli Venezia Giulia - Notizie della Giunta del 3 aprile 2015
<http://www.regione.fvg.it/rafvfg/comunicati/comunicato.act?dir=/rafvfg/cms/RAFVG/notiziedallagiunta/&nm=20150403121521001>
- 1) Metilazione del mercurio
 - Acquavita A., Bettoso N., Felluga A. (2012). Il mercurio nelle acque marino-costiere e di transizione. In: Rapporto sullo Stato dell'Ambiente 2012. ARPA- Friuli Venezia Giulia
<http://www.arpa.fvg.it/cms/istituzionale/consulta/Pubblicazioni/Rapporto-sullo-Stato-dellAmbiente-2012.html>
 - R. Olivotti (1992). il risanamento della Baia di Panzano. Direzione Ambiente - Friuli Venezia Giulia
- 2) Calcolo dell' erosione nel bacino d'ormeggio delle navi
Benassai E. (2013) - L'escavo delle strutture di ormeggio prodotto dalle eliche delle navi. Ingegneri Napoli, pag. 9-17.
<http://www.ordineingegnerinapoli.it/notiziario/notiz213.pdf>
- 3) ADRIATIC LNG
Maurizio Maggi (30.10.2014 - L'Espresso n° 43) - Se Putin chiude, Rovigo ride
Massimo Greco (24.11.2014 - Il Piccolo) Adriatic Lng: Basta il nostro rigassificatore
- 4) Diminuzione del prezzo del gas – Primi fallimenti delle compagnie di estrazione degli idrocarburi da scisto
 - Calo del 13% del costo industriale del gas, al netto delle accise: da gennaio 2014 (0,298€/m³) a Dicembre 2014 (0,255 €/m³)
www.a2aenergia.eu/area_clienti/tariffe/clienti_non_domestici/indici-gas.html
 - Pagni Luca (31.01.2015) - Shale-gas è giunta l'ora dello scoppio della bolla. Repubblica - Economia e Finanza
http://www.repubblica.it/economia/2015/01/31/news/shale_gas_fallimenti-106191792/
- 5) Fattore di Garanzia
Veronelli Elena - Rigassificatore di Livorno, raddoppia il peso su bollette: nel 2015 costerà 83 milioni. Il fatto quotidiano
<http://www.ilfattoquotidiano.it/2015/01/13/rigassificatore-livorno-raddoppia-peso-bollette-nel-2015-costera-83-milioni/1334886/>

Pec Direzione

Da: cogiumar <cogiumar@legalmail.it>
Inviato: martedì 26 maggio 2015 16:14
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Cc: ambiente@certregione.fvg.it
Oggetto: osservazioni terminal gas monfalcone
Allegati: Cogiumar II osservazioni.pdf
