

COB. 10-VI<sup>P</sup> 2805



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

## **OSSERVAZIONI sul Progetto SMART GAS di Monfalcone**

E. prot. DVA - 2015 - 0074668 del 03/06/2015

### **PREMESSA.**

**Le osservazioni qui di seguito indicate sono il seguito di quelle già inviate a mezzo pec in data 20 dicembre 2015 e che per motivi da presumere puramente tecnici non erano state pubblicate sul sito del Ministero dell'Ambiente .**

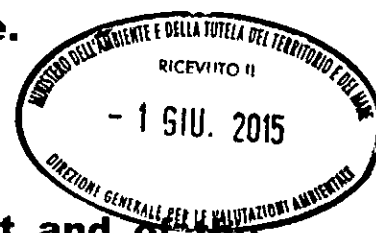
**In ogni caso le osservazioni di seguito elencate fanno riferimento anche a nuovi documenti presentati dal proponente e al Rapporto di sicurezza preliminare del Comitato tecnico regionale istituito ex Dpr 394/1999, di cui si è avuta conoscenza in sede di Commissione del Consiglio comunale di Monfalcone dd.25 maggio 2015 u.s., alla quale ha partecipato il consigliere comunale di Sinistra Ecologia e Libertà Giovanni Iacono, uno dei firmatari delle osservazioni stesse.**

**(A) Tanto premesso e precisato si ritiene dunque di riportarsi alle norme comunitarie ritenute qui rilevanti per la valutazione di impatto ambientale del progetto del proponente.**

### **INQUADRAMENTO NORMATIVO EUROPEO**

**Directive 2003/87/EC of the European Parliament and of the Council of 13 October 2003 establishing a scheme for greenhouse gas emission allowance trading within the Community and amending Council Directive 96/61/EC (Text with EEA relevance):**

"Pacchetto cambiamenti climatici ed energia", conosciuto come politica 20 - 20 - 20. Esso prevede che entro il 2020 i membri dell'Unione si impegnino a: ridurre del 20% le loro emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990; garantire il 20% di risparmio energetico; aumentare al 20% l'energia prodotta da impianti che sfruttano le fonti rinnovabili. Per raggiungere questi obiettivi, le istituzioni dell'UE hanno sviluppato due azioni parallele. La prima prevede la creazione di un "mercato delle emissioni", attraverso il quale è possibile scambiare, tra le aziende, quote di



emissioni di gas ad effetto serra. La seconda prevede l'erogazione di fondi per favorire gli investimenti in ricerca e sviluppo nel settore delle energie rinnovabili.

“Clima ed energia: obiettivi UE per un'economia competitiva, sicura e a basse emissioni di carbonio entro il 2030”, contenente le nuove linee guida per la politica energetica ed ambientale europea.

Elemento centrale della politica climatica ed energetica dell'UE per il 2030, è l'obiettivo di ridurre le emissioni del 40% rispetto al livello del 1990. Per raggiungere questo ambizioso traguardo, la Commissione ha previsto che i settori vincolati dalla direttiva sul mercato ETS dovranno garantire una riduzione del 2,2% annuo. Gli altri settori, non compresi nel mercato ETS, dovranno generare una riduzione del 20% al di sotto del livello del 2005. Questo sforzo sarebbe ripartito equamente tra tutti gli Stati membri. Inoltre, la Commissione invita il Consiglio e il Parlamento a concordare, entro la fine del 2014, che l'UE si impegni a realizzare una riduzione del 40% nell'ambito dei negoziati internazionali per un nuovo accordo mondiale sul clima, che si concluderanno nel 2015 a Parigi.

*“Le energie rinnovabili svolgeranno un ruolo chiave nella transizione verso un sistema energetico sostenibile, sicuro e competitivo. L'obiettivo vincolante di almeno il 27% di energie rinnovabili a livello dell'UE entro il 2030 si accompagna a notevoli benefici in termini di bilancia commerciale energetica, ricorso a fonti di energia locali, posti di lavoro e crescita”*

La Commissione si è, però, astenuta dal proporre una regolamentazione per lo sfruttamento dello shale gas. In Europa si era avuto un primo rilancio nel 2009, quando la maggior parte delle estrazioni del gas derivante dagli scisti argillosi erano concentrate in Polonia, mentre altri Paesi europei, come la Germania e la Francia, dimostravano un crescente interesse. La produzione dello **shalegas, ha da subito generato un aspro dibattito circa il suo impatto ambientale**. L'entusiasmo per questo nuovo combustibile è andato scemando rapidamente: **nel 2012, la Francia ed altri Paesi hanno sospeso lo sfruttamento dei propri giacimenti per motivi ambientali, facendo pressione per una interruzione in tutta l'Unione Europea**. Gli studi eseguiti a livello mondiale non concordano nel confronto tra gli effetti derivati dall'estrazione dello shale gas e quelli che sono generati dall'estrazione di altri combustibili fossili.

La Germania sta lentamente abbandonando il nucleare e, negli scorsi anni, ha avviato piani di investimento sulle fonti rinnovabili, in particolare sull'energia solare ed eolica; la Francia rimane fortemente legata al nucleare mentre, come si è visto, **proibisce le trivellazioni per lo shale gas** mentre la Gran Bretagna, ancora in ritardo sulle fonti rinnovabili, spinge molto per l'utilizzo del gas di scisto.

I cittadini dell'Unione e le imprese europee pagano tariffe molto alte per l'elettricità rispetto, per esempio, agli americani, utilizzatori di shale gas.

<http://www.geopolitica.info/la-nuova-politica-energetica-e-ambientale-europea/#sthash.V6PYq1mK.dpuf>

(1 marzo 2014)

L'**Adriatico italiano** ospita **62 Concessioni** di coltivazione di idrocarburi, all'interno delle quali operano **114 piattaforme offshore**, per un totale di 630 pozzi produttivi. Nel tratto di mare italiano, l'industria coinvolta impiega oltre 10.000 addetti tra diretti e indotto, coinvolgendo molte realtà produttive delle regioni costiere.

Nel 2013, la produzione di Gas proveniente dalle concessioni dell'Adriatico italiano è stata di 4,475 miliardi di Smc, pari a 3,84 MTEP, che rappresenta l'85% dell'intera produzione di Gas offshore italiana e il 58% dell'intera quantità di gas prodotta in Italia.

Infine, il bacino dell'Adriatico ha generato un beneficio per la Bolletta energetica nazionale pari a circa 2 miliardi di euro. Per la suddetta produzione di idrocarburi, le compagnie petrolifere hanno erogato circa 600 Mln di euro a Stato e Regioni tra Fiscalità generale e Royalties.

[http://economia.ilmessaggero.it/economia\\_e\\_finanza/gas-adriatico-mozabico-croazia/820512.shtml](http://economia.ilmessaggero.it/economia_e_finanza/gas-adriatico-mozabico-croazia/820512.shtml)

(28 luglio 2014)

**(B) Viste anche le norme sopra richiamate, si precisano le seguenti osservazioni , con**

**B.1 PREMESSE, e B.2 osservazioni in senso proprio**

B.1 premesse

Considerando che un impianto di "ri - gassificazione" e "bunkering" di GNL comporta notevoli impatti ambientali e notevoli impatti legati alla sicurezza e alla movimentazione navale e terrestre, durante le fasi di trasporto, deposito, carico/scarico e ripresa della navi, delle autobotti e dei treni gasieri;

considerando che un impianto di ri gassificazione ubicato nel Porto di Monfalcone potrebbe limitare la circolazione portuale e di conseguenza la possibilità concreta di utilizzo secondo l'attuale destinazione urbanistica delle aree portuali, con la ricaduta negativa sulla portualità regionale e sui sistemi trasportistici;

ritenendo che la realizzazione delle varie sezioni dell'impianto, della banchina e della cassa di colmata abbiamo un impatto negativo e alterino in modo irreversibile il profilo della costa, essendo opere non previste dal PRGC del comune di Monfalcone e dal PRP del Porto di Monfalcone,

B.2

1) si ritiene opportuno richiedere la **VAS Valutazione Ambientale Strategica** .

Preso atto che:

- il **Piano Energetico Nazionale non è stato approvato**;
- l'impianto di ZAULE Trieste non era individuato negli impianti strategici nazionali;
- il prezzo elevato del gas da importazione dipende dalle condizioni di contratto stipulate in passato;

- l'unico proponente **SMART GAS Spa (VESCOVINI ALESSANDRO) in commissioni pubbliche II IV (visibili in Streaming sul sito del Comune di Monfalcone)** ha dichiarato pubblicamente, di voler attingere da mercati diversi da quello russo che da quello asiatico, manifestando superlativo interesse per lo **SHALEGAS USA e il Gas proveniente da Mozambico**, Nigeria e Norvegia (senza per altro presentare analisi costi benefici, condizioni di mercato, impatti ambientali relativi al tempo, al tragitto e al trasporto, dipendenza da eventuali conflitti in atto in alcune zone del mondo;
- lo studio del MISE e dell'Autorità dell'Energia per definire il sistema nazionale di infrastrutture, con particolare attenzione ai ri gassificatori non è ancora disponibile;
- il **Piano Energetico Regionale risale al 2007** ed è in atto una **VAS** per valutare il nuovo Piano Energetico Regionale del FVG;
- il Piano Regolatore del Porto di Monfalcone è datato (piano sul quale si base il progetto SMART GAS SPA) ed è in atto da parte della **Regione FVG la valutazione del Nuovo Piano regolatore del Porto;**

si considera che il progetto proposto da SMART GAS SPA non può essere definito **STRATEGICO** né per il piano Energetico Nazionale né per il Piano Energetico Regionale del FVG e per questo motivo non lo si può valutare in termini di coerenza con le esigenze energetiche;

si considera che un area portuale, destinata ad altri progetti di sviluppo, definita sensibile ai sensi del D Lgs 152 2006 non possa essere destinata ad ospitare un impianto di dubbia utilità per la comunità e per il territorio circostante;

si considera che l' impianto di ri gassificazione non possa in alcun **modo incidere sul costo del GAS a livello internazionale** e di conseguenza sulle riduzioni consistenti di vendita a livello regionale.

Si considera inoltre che la procedura di valutazione di rischi di incidente rilevante di cui D Lgs 334/99 e ss.mm. ii (Legge Seveso I, II, III) è in **CORSO**, e che il Comitato tecnico regionale non ha ancora espresso il **Nulla Osta di Fattibilità NOF**, senza il quale la

procedura di VIA non può partire, dovendo prevedere e assumere tutte le prescrizioni contenute in esso;

**Si sottolinea pertanto che la nota n° 32029 del 01/08/2014 trasmessa da SMART GAS SPA (Rapporto Preliminare di Sicurezza) ai fini della Legge SEVESO D Lgs 334/99 e ss.mm.ii. non è sufficiente a garantire l'applicazione dell'art. 23 della medesima, come per altro ribadito dal Ministero dell'Ambiente e delle Attività Produttive con nota 2005/1229.**

Infine, considerando che il progetto di SMART GAS prevede la variazione dell'utilizzo dello scarico di acque industriali e acque reflue industriali della **CARTIERA BURGO SPA di Duino Aurisina**, poiché esse saranno destinate ad un utilizzo successivo nell'impianto SMART GAS, **diverso** da quello attuale e ivi saranno collettate, con collettori nuovi transitanti sul fondo del Canale LOVOVAZ, si ritiene sia opportuno valutare **la richiesta di una variazione della VIGENTE AIA** Autorizzazione Integrata Ambientale della Cartiera Burgo SPA, **visti i quantitativi di acqua ingenti prelevati, movimentati e il loro cambio destinazione/uso** e non ultimo il cambiamento dell'ubicazione dello scarico delle acque, dopo trattamenti diversi, non previsti nell'AIA e quindi non valutati.

A tal fine dalla lettura della relazione di impatto ambientale non è dato rilevare quale sarà la temperatura dell'acqua sversata in mare. A poco vale quanto riportato in relazione "7.1.3 Ambiente Idrico"

*L'esercizio del Terminale GNL è caratterizzato dal prelievo di acqua che, utilizzata nel processo di rigassificazione, è successivamente scaricata ad una temperatura inferiore di alcuni gradi rispetto a quella di prelievo. Il progetto prevede di utilizzare parte delle acque di raffreddamento del ciclo termico della cartiera Burgo come acque di rigassificazione, senza ulteriore addizione di agenti antifouling, **andando a bilanciare parzialmente l'incremento termico indotto dalla cartiera con il decremento indotto dalla rigassificazione** (in sostanza, le acque scaricate dal terminale in prossimità del punto di scarico della cartiera avranno una temperatura simile a quella di prelievo da parte della cartiera stessa). Durante il normale*

*esercizio della cartiera, l'esercizio del terminale comporterà pertanto un impatto di segno positivo che non si avrebbe nel caso di non realizzazione del progetto cono d'acqua dove si produrrà il delta termico di temperatura".*

Occorre valutare in ogni caso quale sarà la temperatura dell'acqua che verrà scaricata in mare e quale è il cono di diffusione. Peraltro dalla letteratura scientifica nota, non pare affatto certo che l'effetto termico possa essere confinato, in ogni situazione ambientale, a breve distanza dall'impianto. E' probabile che non di rado si crei una "colonna" di acqua con densità differenti dal corpo idrico circostante con la tendenza non a mescolarsi ma, più probabilmente, ad affondare (avendo verosimilmente densità maggiore rispetto a quella dell'acqua di mare). Nel caso in specie si prevede una portata di acqua di processo in uscita dal terminale di circa 2,500 m<sup>3</sup>/ora e una riduzione di temperatura rispetto l'ingresso di massimo 6°C ma non si sa quale è la temperatura in ingresso se non che la cartiera innalza di 8°C la temperatura dell'acqua prelevata (in quale quantità? a che temperatura la preleva? quale è la temperatura dell'acqua miscelata canale-cartiera? è sempre presente la contemporaneità di produzione cartiera-rigassificatore?).

Quanto sopra dovrebbe comportare uno studio serio e dettagliato.

## **2) ANALISI COSTI BENEFICI**

Premesso che L'Unione Europea sta cercando di apportare delle riduzioni sui gas serra (monossido di carbonio in particolare **CO2**), garantire il risparmio energetico e aumentare l'energia prodotto dalle fonti rinnovabili con gli obiettivi 20-20-20 e che la stessa sta cercando di ridurre e vincolare il mercato degli ETS in vista del nuovo accordo mondiale sul clima (PARIGI; 2015).

La stessa UE non ha ancora proposto una **regolamentazione agli SHALEGAS** (che comportano grossi problemi ambientali derivati), anche se Francia e Germania, pur rimanendo legati al nucleare si stanno allontanando dallo sfruttamento degli shalegas promuovendo il rinnovabile, con unica eccezione della Gran Bretagna.

L'Italia possiede in Adriatico **114 piattaforme offshore** di idrocarburi con una produzione di Gas pari a **4,475 miliardi di Smc nel 2013.**

**Con queste premesse si chiede che la parte di approvvigionamento non trattata in modo approfondito nella relazione di presentazione del VIA sia ampliata e che venga specificato da dove si preleva il gas, dove si compra il gas, assolutamente preferendo giacimenti nazionali o limitrofi, non siti oltre oceano (Atlantico/Indiano) visti i tragitti, assumendo/prendendo l'impegno ambientale di non approvvigionarsi da giacimenti di SHALEGAS, poiché massivamente impattanti, e valutando almeno tre alternative possibili.**

In seguito, inoltre all'abbassamento dei consumi energetici nazionali e regionali, in mancanza di un piano energetico nazionale e regionale, si chiede vengano valutati in prospettiva i consumi energetici della regione/anno dal 2014 al 2030, in modo di garantire uno studio appropriato degli effettivi fabbisogni attuali e futuri delle industrie regionali interessate a tale impianto e possibili prospettive future legate all'utilizzo di tale combustibile e al risparmio economico da esso derivato.

### **3) SOLUZIONI ALTERNATIVE DI LOCALIZZAZIONI**

Si chiede che vengano considerate **altre possibili ubicazioni** dell'impianto di stoccaggio SMART GAS previste nella stesura della VIA, non necessariamente ubicate nel comune di Monfalcone e non necessariamente ubicate nelle **coste limitrofe e balneabili** dei comuni limitrofi.

Si chiede integrazione alle modificazione di ubicazione dell'impianto, poiché si ritiene non sufficiente **giustificare l'ubicazione** solo con la vicinanza alle industrie monfalconesi e alla rete del gasdotto SNAM per l'allacciamento diretto e l'immissione del GAS in rete.

Si chiedono integrazioni approfondite sulla scelta dell'ubicazione impianto in quanto si ritiene sia necessario uno studio valuti



costi/benefici inerenti **i possibili impianti realizzabili, non solo on shore, siti fuori dal terreno, ma anche on shore interrati, anche off shore e meglio ancora che si studino tutte le varie tipologie di gasiere esistenti** (per esempio esistono alcune **gasiere che possono immettere direttamente in rete il gas anche da una boa posta al largo del porto nel golfo di Trieste**, senza per forza creare un nuovo impianto a terra, ma solo una cabina di regia, così da non impattare sul suolo, in atmosfera, sulle falde acquifere e sui corpi idrici superficiali, in mare ecc, e creare un aumento del traffico su gomma e su rotaia sia nelle fasi di cantiere, che di messa in esercizio e a regime dell'impianto, con creazione di milioni di mc di rifiuti, e materiali da deposito difficilmente trattabili e/o recuperabili.

**si osserva che le due soluzioni alternative prese in considerazione nel progetto presentano tali criticità da non essere in alcun modo praticabili e pertanto si ritiene che le stesse non rappresentino in alcun modo le alternative possibili richieste nello studio di VIA;**

**si ritiene che non siano adeguatamente argomentate le motivazioni per le quali la localizzazione dell'impianto debba essere ricercata solo in un'area intorno al Comune di Monfalcone invece di considerare anche soluzioni relative ad un'area più vasta.**

**Si chiede inoltre di Disincentivare l'applicazione di delibere dell'AEEG 178/05 e 92/08**, disincentivando la creazione di impianti definiti strategici, (mai localizzati su mappe nazionale e/o regionale, non appartenenti a nessuno studio di livello nazionale considerante fabbisogni energetici attuali e futuri e proiezioni a medio lungo termine degli stessi), evitando così la copertura di contributi pubblici atti a sfruttare l'emergenza del momento senza alcun rischio d'impresa. (p.es. Porto Viro.(RO)).

Si chiede in seguito allo studio nazionale regionale di piani energetici di definire quali e quanti sono gli impianti necessari e o strategici e domandarsi come un impianto non strategico si possa

inserire in un contesto nazionale e regionale, con quali costi, impatti e costi ambientali.

#### **4) COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE**

Piano Regolatore Generale Comunale di Monfalcone (PRGC rif. tavola 14-007 H10\_figura\_1001). L'impianto a terra (id\_1) ricade in zona urbanistica N1- Interscambio merci

Le Norme Tecniche di Attuazione di Piano Regolatore per la zona "N1 sono le seguenti:

" ART. 20 - Zona territoriale omogenea N1: Attrezzature di interscambio merci di interesse regionale.

1. Comprende le zone di interscambio merci al servizio del porto di Portorosega.

2. E' consentita la realizzazione di attrezzature per la movimentazione delle merci in transito e per l'esercizio della intermodalità fra nave, rotaie e gomma, magazzini e depositi a cieloaperto per lo stoccaggio temporaneo delle merci, attrezzature destinate alla prima trasformazione delle merci in transito, attrezzature infrastrutturali e servizi anche a carattere commerciale e direzionale, impianti di recupero terre di dragaggio, e impianti connessi con l'esercizio della intermodalità.

3. E' inoltre possibile la realizzazione di alloggi di custodia, nei limiti previsti per la zona omogenea D.

4. In tale zona la nuova edificazione è subordinata alla predisposizione di strumentazione attuativa di iniziativa pubblica e privata nel rispetto dei seguenti parametri:

- rapporto di copertura: 50%

- parcheggi di relazione nella misura dell'80% della superficie utile degli edifici.

5. Le attività strettamente connesse con gli impianti di recupero terre di dragaggio prescindono dalla necessità della predisposizione di strumentazione attuativa."

L'impianto potrebbe rientrare nella destinazioni indicate con testo sottolineato e quindi essere compatibile.

La realizzazione di una nuova banchina (id\_2) e la previsione di una nuova cassa di colmata (id\_3) con imbonimento di specchio acqueo, comporta sia la modifica della linea di costa, sia la diversa sostanziale conformazione del territorio rispetto quello previsto dal Piano regolatore vigente.

Tali modifiche non sono compatibili con lo strumento urbanistico generale vigente.

La diga foranea (id\_4) ha una diversa conformazione rispetto a quella prevista dal Piano Regolatore, quindi si tratta di una nuova previsione non compatibile con lo strumento generale comunale.

Il proponente suggerisce la realizzazione di opere di mitigazione ambientale (id\_5) nella zona del Canneto del Lisert, in particolare delle opere di mantenimento dello stato attuale dei luoghi con la creazione di un'ampia zona naturalistica che comprende anche parte del SIC del Carso Triestino e Goriziano, con ipotesi di localizzazione di un Centro Visite e punti di osservazione faunistici.

La proposta di tale opere di mitigazione che prevede anche delle barene in mare tra la zona dell'attuale cassa di colmata e la nuova cassa di colmata non sono comunque previste dallo strumento urbanistico generale comunale. Infatti le zone urbanistiche interessate dalle opere di mitigazione (zona Industriale di interesse regionale D1ab Nord del ramo ferroviario via Timavo - Porto; D1d - di interesse ambientale ad Est dell'impianto e la parte di cassa di colmata inserita nel SIC ma di fatto "area Portuale di interesse regionale" per Piano Regolatore Comunale e Piano regolatore del Porto) dovrebbero cambiare completamente destinazione d'uso.

L'area industriale del Lisert è di competenza del Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Monfalcone che con queste modifiche potrebbe dover rinunciare ad una parte del territorio produttivo di competenza nel caso venissero imposti eventuali vincoli o fasce di rispetto. Inoltre sull'area in questione è vigente un Piano Operativo Attuativo (POA Lisert Porto) quale Piano Infraregionale sovraordinato di cui alla LR 3/99 approvato con DPREG. 271/Pres. del 06-12-2010.

Per questi motivi le opere di mitigazione suggerite non sarebbero compatibili con lo strumento urbanistico generale vigente.

Il gasdotto di consegna (id\_6) è compatibile con lo strumento di pianificazione per quanto riguarda il territorio comunale di Monfalcone. Infatti l'art. 27 delle Norme di Attuazione del vigente Piano Regolatore Comunale stabilisce che su tutto il territorio comunale è consentita la messa in opera di cavi, condotte, tralicci ed altri impianti tecnologici a rete di servizio pubblico, necessari per l'attraversamento del territorio comunale e/o per l'erogazione di servizi.

Piano regolatore del Porto (PRP rif tavola 14-007-H10\_Figura\_1101)  
L'impianto a terra (id\_1) verrebbe eseguito esternamente al perimetro del PRP.

La realizzazione di una nuova banchina (id\_2) e la previsione di una nuova cassa di colmata (id\_3) con imbonimento di specchio acqueo, comporta sia la modifica della linea di costa, sia la diversa sostanziale conformazione del territorio rispetto quello previsto dal Piano Regolatore del Porto vigente. Queste opere non sono previste dal Piano regolatore del Porto (var. 1979) e quindi non risultano compatibili.

Per la diga foranea (id\_4) si tratta di una nuova previsione non compatibile con il Piano Regolatore del Porto vigente. Le opere di mitigazione presentate (id\_5) non sono previste dallo strumento urbanistico del Porto vigente e sono interne al perimetro per la parte riguardante l'attuale zona terminale della cassa di colmata inserita nel SIC del Carso Triestino e Goriziano. Per quanto riguarda la parte rientrante nel perimetro del Piano del Porto, non sono compatibili con quanto previsto dallo strumento del 1979.

Valutate queste analisi si osserva che l'impianto (id\_1) e il gasdotto (id\_6) sono compatibili con lo

strumento urbanistico generale comunale. Mentre le altre elencate nei soprastanti punti (id\_2) (id\_3) (id\_4) (id\_5) non sono ritenute compatibili né con lo strumento urbanistico comunale generale né con il Piano del Porto vigente. Il progetto presentato risulta apportare modifiche sostanziali ai due strumenti urbanistici sopra citati tali da richiedere l'esecuzione di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

## **5) ANALISI ENERGETICA E DEI FABBISOGNI**

In merito al progetto Smart Gas spa, si chiede come una società a socio unico, con un investimento di 120.000 euro possa sostenere un progetto di tale portata, vista la visura camerale e la non presenza di tutta una lista di imprese citate INTERESSATE ma solo sulla carta allo sviluppo del progetto stesso.

L'impianto viene destinato esclusivamente a servire un nucleo di imprese regionali, senza quindi avere ricadute dirette sulle utenze domestiche e sui Bilanci dei Comunali, è un progetto privato per privati, cui la comunità e l'ambiente circostante ne pagherebbero i costi ambientali senza prevedere alcun miglioramento (nell'ottica di bilanciamento e/o compensazione) e senza alcun abbattimento di inquinante atmosferico o relativo ad altre matrici, quali suolo e risorse idriche superficiali e profonde.

Inoltre la vicinanza ad un grande impianto TERMOELETTRICO A2a, sito in centro città di Monfalcone (GO), che attualmente produce energia dalla combustione del Carbone e di Olio pesante, ne somma l'impatto ambientale, non offrendo una possibilità di dismissione e ricaduta positiva sull'ambiente).

Non vengono altresì formulate ipotesi immediate di riconversione della centrale termoelettrica ne ipotesi ad alimentazione mista. In questo costituisce una idea inedita di sviluppo della produzione di energia promossa da privati ,industrie, solo per altre industrie, e posizionata su un'area del Demanio marittimo, in concessione al Consorzio Industriale del Monfalconese, che le norme vigenti assegnerebbero alla pianificazione portuale e industriale, dove insistono altri impianti industriali, in particolare un impianto di trattamento fanghi è esistente sull'area interessata alla costruzione di SMARTGAS.

## **6) STUDIO DISMISSIONE IMPIANTO ESISTENTE E FUTURO**

Dalla lettura del capitolo relativo alla dismissione dell'impianto non sono rappresentati i costi delle opere previste al ripristino.

Si evidenzia che le operazioni di dismissione dell'impianto comporterebbero ingenti costi a carico della collettività nel caso in cui il proponente, per qualsivoglia ragione, non ottemperasse in tal senso; pertanto si chiede di prevedere la stipula di una fidejussione, o di qualche altra forma di accantonamento economico che garantisca la copertura finanziaria degli interventi di ripristino dei luoghi alla fine dell'esercizio dell'impianto. TANTO Più NECESSARIE OVE SI CONSIDERI LA POSSIBILITÀ , PERFETTAMENTE VEROSIMILE IN UN CONTESTO DI RELAZIONI INDUSTRIALI DINAMICHE E INTERNAZIONALI, DI PASSAGGIO DELLA MAGGIORANZA DELLE QUOTE DELLA SOCIETÀ PROPONENTE E QUINDI DELLA TITOLARITÀ DELL'IMPIANTO E DELLE AUTORIZZAZIONI AD ESSO RELATIVE, AD ALTRO OPERATORE ITALIANO O ADDIRITTURA ESTERO.

In questa prospettiva, si chiede come la dismissione dell'impianto **esistente di trattamento fanghi** (sito nel medesimo sito di ubicazione del nuovo impianto di stoccaggio) verrà eseguita, in che tempi e con quali modalità.

## **7) IMPATTO SULL'AMBIENTE IDRICO, FLUVIALE E MARINO**

poiché non è certa la quantità di sedimenti dragati contaminati, sarebbe opportuno prevedere una situazione cautelativa in ordine al traffico terrestre indotto;

Si osserva che vi sono alcuni punti da chiarire, e che vengono di seguito riportati:

si chiede di argomentare in modo più approfondito la motivazione per la quale viene garantito il non utilizzo di cloro (antifouling) per questo impianto (SIA - quadro di riferimento ambientale - Par. 5.4.2.1 pag. 97);

si chiede di argomentare in modo più approfondito le conseguenze ambientali che causerebbe la differenza di temperatura delle acque di scarico nel caso che, per qualsivoglia motivo, non fosse possibile utilizzare a regime le acque di scarico calde derivanti della cartiera della Burgo Group S.p.A. (non solo nei brevi periodi di fermata della cartiera);

si chiede di chiarire quali siano le tipologie di inquinanti che potrebbero essere coinvolti in caso di sversamenti accidentali;

si chiede di definire quali siano gli accorgimenti che saranno messi in atto al fine di prevenire l'inquinamento della falda durante le fasi di realizzazione delle fondazioni profonde.

per le opere a mare si osserva che dovranno essere tenute in considerazione le criticità già individuate nell'ambito della procedura di VIA per l'escavo del canale di accesso al porto (codice procedura (ID\_VIP 2424) presentando dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone.

Il progetto del rigassificatore prevede, rispetto allo stato attuale, un allungamento della diga di sottoflutto e una nuova cassa di colmata che vanno a restringere lo sbocco a mare;

Il progetto infatti evidenzia (SIA - quadro di riferimento ambientale, Par. 5.4.7, pag. 112) che gli interventi in esso previsti provocano una modifica alle correnti litoranee a scala locale, ma non approfondisce l'argomento.

Si richiede pertanto che tali aspetti vengano opportunamente approfonditi in uno studio apposito sulla qualità delle acque del litorale del golfo di Panzano.

## **8) IMPATTO SU SUOLO E SOTTOSUOLO**

in considerazione dell'occupazione temporanea durante le fasi di cantiere e in particolar modo dell'occupazione definitiva ad impianto in esercizio, tenuto conto anche delle eventuali fasce di rispetto inerenti gli aspetti legati alla sicurezza si chiede che vengano previste ed esplicitate delle forme di compensazione funzionali alla conservazione delle attività diportistiche, che rappresentano per il Comune di Monfalcone e per tutti i comuni del litorale una forte attrattiva, anche in ordine alle attività economiche ad esse collegate.

poiché non è certo il completo riutilizzo in sito del materiale scavato sarebbe opportuno prevedere una situazione cautelativa in ordine al traffico indotto;

l'impatto relativo alla produzione dei rifiuti è stato stimato "basso" (SIA - quadro di riferimento ambientale, Par. 6.4.4.1, pag. 138) sulla base di dati relativi ad impianti simili che non vengono riportati;

si chiede pertanto di esplicitare tali dati che costituiscono i presupposti su cui si è basata la stima del suddetto impatto;

## **9) ANALISI SISMICA, GEOTECNICA, PALI E FONDAZIONI**

Si chiede come la realizzazione del nuovo impianto, in un'area demaniale, costituita prettamente da rifiuti e fanghi di derivazione di escavi precedenti, soggetta ad infiltrazioni di acque dolci e salate, con la presenza di acquitrini e zone paludose, possa essere zona stabile e sicura per l'installazione di un impianto di stoccaggio e trattamento di Gas Naturale.

Si chiede che nella VIA venga integrata la Relazione di caratterizzazione Geotecnica e Sismica con dati più approfonditi, con un'analisi geofisica dei terreni, con una o più prospezione geotecnica, di vari punti di carotaggio, nei possibili luoghi di

contaminazione e/o di cedimento del terreno, con calcoli relativi alle fondazioni su micropali, con la descrizione puntuale dei materiali utilizzati e possibili varianti, sia che la struttura (serbatoi di stoccaggio e costruzioni annesse) sia situata fuori dal terreno o sia interrata.

## **10) DRAGAGGI**

Nel 1996, in seguito allo studio presentato per la realizzazione di un impianto di rigassificazione SNAM, nei sedimenti della stessa area, si evidenziavano valori di MERCURIO 3-4 volte superiori alla norma. Attualmente, nel 2014 lo studio presentato da Smart-Gas, tali parametri non sono stati presentati e studiati nell'area soggetta all'insediamento dell'impianto e nemmeno in prossimità dello scavo per la banchina, definendo la presenza di mercurio nell'area -"non anomala per il contesto generale del golfo di Trieste"-.

## **11) VIBRAZIONI**

Si chiede di specificare, nel caso in cui venissero riscontrate fessurazioni negli edifici in un congruo intorno alle aree di cantiere in occasione della ricognizione successiva al termine delle realizzazioni delle opere, se è prevista qualche forma di risarcimento da parte del proponente per il danno provocato (SIA - quadro di riferimento ambientale - Par. 7.5.2, pag.168).

Si osserva che non viene trattato il possibile impatto, in particolare sugli ecosistemi, generato dalla realizzazione delle fondazioni profonde dei serbatoi di GNL (pali trivellati di diametro 1,2 m e di lunghezza pari a 25 m).

Si chiede che tale dichiarazione sia supportata da dati e prelievi sui materiali presenti sia in superficie che in profondità con prove penetrometriche e campionature a diverse profondità, sia del terreno, dove sussisteranno le fondamenta dei serbatoi, sia sul canale, che dovrebbe venir dragato.

Inoltre, si chiede un'indagine **sismica** e un'indagine vibrazionale dovuta alle vibrazioni indotte al terreno e al fondale marino, durante le opere di dragaggio, durante la presenza dei cantieri e il tempo di lavoro, durante l'avvio e successivamente l'entrata a



regime dell'impianto e quali le **misure di compensazione o abbattimento** adottate.

Si chiede una caratterizzazione dei suoli, una differenziazione degli strati e una gestione articolata, utilizzo e/o smaltimento dei possibili suoli inquinati da quelli non inquinati.

Si chiede una differenziazione del deposito che non può avvenire tutto nella nuova cassa di colmata.

## **12) ASPETTI PROCEDURALI**

Si osserva che il progetto presentato risulta "subordinato" alla realizzazione dell'escavo del porto prevista nel progetto del Consorzio Industriale di Monfalcone (CSIM); si richiedono pertanto dei chiarimenti su come questo nuovo procedimento di VIA si iscriva entro un altro diverso e separato procedimento di VIA - (codice procedura (ID\_VIP 2424) già attivato dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (ASPM) su parte delle medesime aree interessate dai lavori di dragaggio del canale portuale.

Inoltre, si chiede qualora l'escavo e la Via relativa presentata dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone non venga accettata o ci siano delle variazioni o dei ritardi nella realizzazione dell'escavo, come e in che modo la SMART GAS SpA intenda procedere, come intenda iniziare l'escavo previsto da -12,5m a -13,5m e quali gli studi effettuati e/o le ipotesi alternative qualora questa situazione si verificassero.

### **FANGHI**

In base alla legge che definisce i fanghi di movimentazione RIFIUTI (D. Lgs. 152/06 art 184-ter), si chiede venga effettuata la Caratterizzazione fanghi, la definizione di materiale di recupero e/o residuo di lavorazione, la verifica se le caratteristiche riscontrate in loco siano riconducibili a rifiuto, quindi una catalogazione dello stesso (CER) e del trasporto e trattamento annesso.

In particolare, risulta obbligatorio un trattamento dei fanghi con presenza di mercurio, atto a garantire la sicurezza ambientale e sanitarie opportune ottemperata dalla normativa europea.

### **IMPATTO ACUSTICO**

L'esercizio del terminale determina un impatto acustico estremamente contenuto" (pag. 71 7.1.4.) Il dato risulta troppo vago e assai poco tecnico e/o scientifico. Inoltre definito "in corso di costruzione difficilmente quantificabile"—anche qui estrema vaghezza.

Ancora: Nella Sintesi non tecnica pag. 83-84, leggiamo: Emissioni sonore in fase di cantiere maggiori di 60 decibel—Impatto di media entità. Si chiede l'integrazione di dati e studi acustici, rilevazioni, più approfonditi sempre nei tre tempi scanditi di cantiere, all'avvio impianto e alla messa a regime e quali le misure di compensazione o abbattimento adottate:

si osserva che le aree protette, indicate in classe VI, (SIA - quadro di riferimento ambientale, tab. 7.5 - pag. 150), sono state oggetto di particolare valutazione all'interno del rapporto preliminare, del quale si riporta nel seguito un estratto, nell'ambito della procedura di screening di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Comunale di Classificazione Acustica (PCCA) di Monfalcone:

"Il PCCA proposto prevede che le aree protette siano inserite nella classe acustica I (aree particolarmente protette), garantendo in questo modo la massima tutela possibile dal punto di vista del disturbo da rumore di origine antropica per la fauna presente nell'area.

Fanno tuttavia eccezione le aree SIC n. 2 SIC IT3340004 - Foce del Timavo, ora SIC IT3340006 Carso Triestino e Goriziano, e n. 3 SIC IT3330007 - Cavana di Monfalcone, le quali, ricadendo ai sensi del PRGC vigente in zona territoriale omogenea D, sono state assegnate alla classe VI.

Si osserva che "...[ ] l'avifauna insediata, arrivata dopo la creazione artificiale dell'area, si sia adattata al clima acustico presente con le sue peculiarità. Questo non comporta quindi una criticità nel periodo attuale.

Per il futuro si recepisce quanto riportato in relazione tecnica allegata al piano al paragrafo 6.2.6, ossia è previsto il mantenimento dell'attuale clima acustico attraverso modalità che saranno esplicitate nel regolamento acustico, al fine di tutelare il sistema naturale venutosi ad installare."

Per quanto sopra esposto si ritiene che il clima acustico dello stato attuale (ante operam) ottenuto dai rilievi fonometrici da parte del proponente, debba essere considerato il clima acustico di riferimento per il confronto con la situazione post operam al confine con le aree protette.

Si evidenzia che, in quest'ottica, i limiti acustici di immissione non vengono rispettati, pertanto in queste condizioni il progetto non è coerente con il PCCA adottato con delibera del consiglio comunale di Monfalcone n.4 dd. 29/01/14.

si evidenzia che nel PCCA il Punto di Intercettazione della Linea del gasdotto (PIL1) risulta in classe I e non in classe II come riportato nel progetto (SIA - quadro di riferimento ambientale, tab.7.5 - pag. 150);

si osserva che l'impatto acustico derivato dal traffico terrestre indotto non viene adeguatamente stimato, pertanto non è possibile fornire una valutazione in merito.

#### SICUREZZA

In data 4 settembre 2014 si erano a suo tempo riunite le commissioni consiliari II e IV del Consiglio comunale di Monfalcone in seduta congiunta nelle quali erano stati sentiti Capitaneria di Porto e Vigili del Fuoco.

In tale sede la Capitaneria di Porto aveva già evidenziato, come da registrazione dell'audizione disposta in tale circostanza, le seguenti criticità:

"[...] l'elemento di maggiore criticità dell'intero progetto è la collocazione della banchina per attracco delle navi metaniere all'imboccatura del porto di Monfalcone. Si prevede infatti un banchinamento di circa 260 metri sul versante portuale della cassa di colmata con un orientamento tale che i venti dominanti vadano ad insistere pressocchè in maniera perpendicolare (al traverso nave) sulle murate delle unità navali che ivi ormeggeranno per le operazioni di carico e scarico del gas liquefatto. [...]. Questa previsione rappresenta un elemento di criticità in quanto è di immediata comprensione che, in determinare condizioni meteorologiche, verrebbe ad essere esercitata una forza continua di sistemi di ritenuta in banchina, tanto da poterne compromettere la sicurezza globale. [...]" (rottura ormeggi in condizioni di bora nel 2009 e 2010 a Portorosega).

Poiché durante le operazioni di carico scarico potrebbero transitare altre navi che non hanno obbligo dell'utilizzo dei rimorchiatori "[...] non si può escludere che un'avaria a bordo di una nave in transito non porti quest'ultima ad urtare la gasiera ormeggiata [...]."

Si osserva inoltre che potrebbe essere necessario accompagnare urgentemente una nave fuori dal porto a causa di un incendio a bordo o per l'elevata esplosività di una o più stive; in questa eventualità, "[...] considerato che le operazioni di soccorso vedrebbero impegnate molteplici unità navali nello specchio acqueo antistante l'ormeggio della gasiera e del terminale di attracco, occorrerebbe interdire il transito di tutto il traffico navale [...]"

Pertanto, in conclusione, la Capitaneria di Porto "[...] auspica la rivisitazione del punto di accosto, eventualmente valutando la sua ricollocazione sulla diga di Sud - Est della cassa di colmata [...] o creando un bacino "ad hoc" orientato in maniera tale da contrastare gli effetti dei venti dominanti."

In seguito all'elevato numero di navi METANIERE previsto, tra approvvigionamento e distribuzione, si chiede una descrizione puntuale delle servitù di passaggio e limiti di perimetrazione di navi metaniere, sia relative allo stato di fonda in golfo se ancorate, sia relative al passaggio nel canale di accesso alla banchina, sia relative all'attracco e al carico/scarico in banchina.

Dal Quadro di Riferimento Ambientale, ( pg 273-22) le navi da 125.000m cubi, le sei navi da 9000 m cubi e le 62 navette da 3500 m cubi, che influenzerebbero e potrebbero aumentare il traffico marittimo del Golfo di Trieste e nel Porto di Monfalcone rendendolo oltre che pericoloso anche penalizzante sia per la portualità e per gli operatori portuali presenti (già operanti in banchina e per la maggior parte di essi contrari all'opera) che per la diportistica e la pesca e il turismo di Monfalcone e dei comuni limitrofi del LITORALE.

A tal proposito si chiede l'integrazione e la descrizione con almeno una cartina descrittiva del possibile traffico marittimo previsto simulato e georeferenziato, sia ad avviamento impianto (11 Gasiere) che a regime dell'impianto (22 Gasiere, 68 mini gasiere), giustificando il traffico relativo al numero minimo e massimo di gasiere previste in circolazione nel golfo di Trieste, in relazione al

fabbisogno e all'approvvigionamento regionale di GAS, attuale e futuro (piano che si richiede venga integrato anch'esso).

Si ritiene che in tal senso non siano state finora prodotte dal proponente controdeduzioni che precisino sistemi di sicurezza nella delicatissima fase di avvicinamento delle navi metaniere alla banchina come prospettato dal progetto, né rileva in alcun modo il nulla-osta provvisorio del competente Comitato tecnico regionale per lo studio del Rapporto Preliminare di sicurezza, atteso che il relativo parere favorevole al progetto preliminare riguarda solo il sistema di trasporto del gas liquido dalla banchina di attracco delle navi ai serbatoi dell'impianto, e che il Rapporto stesso precisi come SIA FATTO SALVO L'ESAME DELLE PROBLEMATICHE E DELLE CRITICITA' EVIDENZIATE DALLA CAPITANERIA DI PORTO , sul tema delle manovre di ormeggio, e di attracco delle navi alla banchina, fonte di preoccupazioni sia per la sicurezza dell'area del canale di ingresso al porto, sia della continuità degli altri traffici portuali marittimi presenti nel Porto di Monfalcone

## RISCHIO INDUSTRIALE

Rientrando l'impianto di rigassificazione proposto tra gli impianti ad alto rischio industriale si chiede che il proponente preveda una forma di compensazione per le eventuali limitazioni di utilizzo del territorio intorno all'area di intervento (es. vincoli di inedificabilità o eventuali fasce di rispetto) che potrebbero venire imposte al termine delle valutazioni del Ministero dell'interno - Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del Friuli Venezia Giulia nel corso del procedimento previsto per il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità, ai sensi della D.L. 334/99 art. 21, comma 3

La ristrettezza del canale di accesso previsto come bacino di evoluzione per navi di lunghezza di 300 mt e gli attuali traffici fanno sì che l'aggiunta disponibilità, richiesta, di un "bacino di ancoraggio in caso di attesa per avverse condizioni meteo", rendono la proposta poco sostenibile. Si chiede a tal proposito l'integrazione con studi di maree e correnti e analisi di venti variabili e non costanti che interessano il bacino monfalconese, trovando **soluzioni alternative di ubicazione banchina e relativo attracco delle gasiere**. Considerando nello studio e il **nuovo piano regolatore del Porto di Monfalcone**, in approvazione in questi giorni da parte della Regione FVG.

Le 90 navi gasiere totali, di cui le 68 definite mini, sono l'equivalente di 70 camion-cisterna da 50 m cubi ognuna circa.

Si chiede, **lo sviluppo dei traffici su gomma e su rotaia**, la prospezione temporale e la tipologia di mezzi che verrà utilizzata, dove verrà stoccata la materia e dove verrà spedita e l'impatto che ne deriva, nei tre tempi scanditi di cantiere, all'avvio impianto e alla messa a regime e quali le **misure di compensazione o abbattimento** adottate.

### **13) TRASPORTO DEL GNL SU FERRO**

Si osserva che nel progetto non sono adeguatamente evidenziate eventuali criticità connesse al traffico giornaliero di treni ferro cisterne (fino a 5-6 treni/giorno) che interessano la Stazione ferroviaria di Monfalcone e in ogni caso rispetto all'attuale conformazione della linea ferrovia di connessione con le aree industriali.

### **14) TRASPORTO DEL GNL SU GOMMA**

Si sottolinea che il traffico indotto, durante le fasi di cantiere e di esercizio, non dovrà attraversare il centro cittadino, né dovrà gravare sulla viabilità ordinaria, pertanto il percorso indicato in progetto (SIA - quadro di riferimento ambientale - Par. 4.4.1.3, figura 4.f, pag. 41) dovrà essere rigorosamente rispettato. Si osserva inoltre che, nel caso di interdizione temporanea della rete autostradale, per fenomeni di congestione, situazioni di emergenza, lavori ecc., eventuali percorsi alternativi dovranno essere preventivamente concordati con l'amministrazione comunale;

### **15) TRASPORTO DEL GNL VIA MARE**

In relazione al traffico navale complessivo per la distribuzione del GNL stoccato non vengono adeguatamente approfondite le disponibilità e caratteristiche delle navi metaniere di piccola taglia.

### **16) IMPATTO SULLA COMPONENTE ATMOSFERA**

(fase di cantiere) si richiede, per una migliore comprensione, di evidenziare le emissioni complessive (orarie/giornaliere/annue) riferite alla somma di tutti i mezzi in funzione, con riferimento al cronoprogramma dei cantieri, confrontando il risultato con i limiti normativi;

(fase di cantiere) si rileva che nel progetto viene specificato che potranno verificarsi dei picchi di emissioni di breve durata legati a particolari lavorazioni, pertanto si chiede che venga chiarita l'entità di tali picchi di inquinamento e durante quali lavorazioni potrebbero presentarsi. (SIA - quadro di riferimento ambientale, Par. 4.4.1.4, pag. 45);

(fase di esercizio) si richiede, per una migliore comprensione, di evidenziare il confronto con i limiti normativi del traffico terrestre previsto;

(fase di esercizio) si chiede di esplicitare quali siano gli impatti derivanti dal traffico marittimo sommato al traffico terrestre nel caso in cui si presentino contemporaneamente (es. durante le operazioni di accesso e uscita dal porto delle navi metaniere con l'ausilio dei rimorchiatori).

## **17) IMPATTO PAESAGGISTICO**

Si rileva l'assenza di foto inserimenti significativi relativi all'impatto visivo dell'opera a progetto con vista dal mare e da punti di veduta a raso più prossimi all'area di intervento.

Si rileva che non sono state considerate delle possibili soluzioni di mitigazione degli impatti mediante piantumazione di essenze arboree od altre eventuali ipotesi di mascheramento quanto meno per le parti visibili a terra.

## **18) VEGETAZIONE, FLORA FAUNA ED ECOSISTEMI**

si osserva che la rimozione, nel caso dei dragaggi, e l'occupazione di fondale marino, nel caso delle opere a mare, comporterà la perdita dell'habitat di fanerogame marine (Zostera e Cymodocea); si osserva che le misure di mitigazione proposte per flora e fauna risultano poco approfondite.

## **19) MISURE DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE**

Si ritiene necessario che Smartgas S.p.A. espliciti forme di compensazione ambientale della cui realizzazione si faccia carico, in luogo della sola proposta di interventi (Appendice G dello studio di incidenza). **DISMISSIONE DELL'IMPIANTO**

Dalla lettura del capitolo relativo alla dismissione dell'impianto non sono rappresentati i costi delle opere previste al ripristino.

Si evidenzia che le operazioni di dismissione dell'impianto comporterebbero ingenti costi a carico della collettività nel caso in cui il proponente, per qualsivoglia ragione, non ottemperasse in tal senso; pertanto si chiede di prevedere la stipula di una fidejussione, o di qualche altra forma di accantonamento economico che garantisca la copertura finanziaria degli interventi di ripristino dei luoghi alla fine dell'esercizio dell'impianto.

## **20) PIANO DI MONITORAGGIO**

**Si osserva che il piano di monitoraggio presentato non viene adeguatamente approfondito, pertanto non è possibile fornire una valutazione in merito.**

## **21) ULTERIORI RICHIESTE DI CHIARIMENTI**

Si chiede un chiarimento sull'orario giornaliero dei cantieri, ovvero se gli stessi i svolgeranno in continuo (h24) o soltanto in periodo diurno. nella Relazione tecnica generale (Par. 5.2.3, pag. 25) si afferma che: "Nella prima fase di funzionamento l'intera produzione del Terminale verrà esportata alla Rete Nazionale Italiana del gas naturale. Il Terminale è predisposto per il futuro collegamento ad un ulteriore gasdotto per l'alimentazione delle utenze locali. Le caratteristiche del gas erogato saranno conformi alla Specifica di Rete di Snam Rete Gas".

Si chiede di chiarire se è stata stimata una durata della sopra citata "prima fase" di distribuzione di gas alla rete nazionale.

Si chiede di chiarire se è già stata prevista un'ipotesi per la realizzazione del futuro gasdotto in termini di tempi di realizzazione,



percorsi delle tubazioni, utenze servite, etc., e, in caso affermativo, esplicitare tali aspetti e quali siano i presupposti necessari affinché tale rete venga realizzata e se gli eventuali costi siano a carico del proponente.

Si chiede di integrare l'analisi costi benefici e l'ulteriore valutazione impatto con le specifiche inerenti al traguardo del non raggiungimento del risparmio energetico previsto e dichiarato di almeno 10% sul prezzo gas nazionale che il proponente in sede pubblica, audizione II e IV commissione del comune ha esplicitato. Spiegando come ha previsto tale raggiungimento di risparmio e come intende procedere qualora l'impianto non sia adeguato alle sue aspettative.

Si chiede infine che il proponente chiarisca ulteriormente quali saranno le ricadute sul territorio, sull'ambiente e quali le opere di dismissione immediata prevista.

## **CONCLUSIONI**

In conclusione si inviano le presenti osservazioni ai fini collaborativi all'espressione del parere di competenza nell'ambito della procedura di VIA statale sul progetto per la realizzazione del terminale Gas Naturale Liquido (GNL) nel porto di Monfalcone da parte della Smartgas S.p.A.

IACONO GIOVANNI Consigliere comunale di Monfalcone per Sinistra Ecologia e Libertà, nato il 27.12.1960 a Monfalcone, cod.fisc.CNIGNN60T27F356A, residente in Monfalcone Via G.Bonavia 49,

RUSSI ROBERTA Responsabile delle politiche ambientali della Federazione provinciale di Gorizia di Sinistra Ecologia e Libertà, nata il 6.3.1974 a Gorizia, Cod. Fisc. RSSRRT74C46E098E, residente a Staranzano in Via Diaz

*Giovanni Iacono*  
*Roberta Rusconi*

MONFALCONE 26.5.2015