

Associazione Ambientalista
"Eugenio Rosmann"



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

E.prot DVA – 2015 – 0014672 del 03/06/2015

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

Spett. MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITA' CULTURALI
E DEL TURISMO
Direzione generale per il paesaggio, belle arti,
architettura, arte contemporanea
Servizio IV – Vautazioni ambientali
Via San Michele, 22
00153 ROMA

e per conoscenza

Spett. Regione Friuli Venezia Giulia

Direzione centrale ambiente ed energia

e-mail ambiente@regione.fvg.it

Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, università

e-mail territorio@regione.fvg.it

Direzione centrale attività produttive, commercio, cooperazione, risorse agricole e forestali

e-mail economia@regione.fvg.it

Spett.

Comitato Tecnico Regionale

Direzione regionale Vigili del Fuoco Friuli Venezia Giulia

dir.friuliveneziagiulia@cert.vigilfuoco.it

e Spett. Comuni di Monfalcone, Duino-Aurisina e Doberdò del Lago

e-mail: protocollo@comune.monfalcone.go.it

mail: protocollo@comune.duino-aurisina.ts.it

e-mail: protocollo@com-doberdo-del-lago.regione.fvg.it

Monfalcone, 26 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. Presentazione osservazioni al progetto.

1



Registrato come:
Associazione Ambientalista
"Eugenio Rosmann"
Via Valentinis, 134
34074 Monfalcone (GO)

e-mail
ambientalistimonfalcone@gmail.com
tel. 335 6660843

Cod.Fisc. 90032590318



L'Associazione ambientalista "Eugenio Rosmann", presente a Monfalcone dal 1975 come Sezione WWF Monfalcone, poi dal 2009 come Struttura territoriale locale WWF Isontino "Eugenio Rosmann" e dal 2015 con l'attuale denominazione, ha contribuito - nella prima fase delle osservazioni - alla redazione di quelle presentate dal WWF Italia (pubblicate sul sito web del MATTM e registrate con codice E.prot DVA - 2014 - 0030034 del 22 Settembre 2014).

Tali osservazioni mantenevano un'ottica propositiva di correzione degli aspetti più critici del progetto e richiedendone una maggiore adesione alle normative sulle Valutazioni d'Impatto Ambientale e d'Incidenza. Si chiedevano in particolare alternative progettuali e di localizzazione che, oltre a costituire elementi essenziali di ogni VIA e VI e perciò dovute, avrebbero potuto rendere accettabile il progetto.

Alla luce delle risposte fornite dal proponente, che insiste nel voler realizzare lo stesso progetto, con le stesse caratteristiche tecniche e nella stessa localizzazione, possiamo ora manifestare la più netta contrarietà allo stesso, considerato che le proposte alternative non sono state in alcun modo considerate e le criticità sollevate non sono state risolte.

Il consistente e inusuale numero di integrazioni richieste dalla Commissione tecnica VIA e dalla Regione FVG, oltreché le osservazioni presentate da molte realtà associative e singoli individui attivi sul territorio, ci ha confortato sulla correttezza della nostra impressione sull'inadeguatezza del progetto presentato e sulla contrarietà alla presenza di rigassificatori nel Golfo di Trieste manifestata dalle popolazioni interessate, da diverse amministrazioni pubbliche e personalità politiche

(<http://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2015/03/05/rigassificatore-serracchiani-no-impianto-in-golfo-trieste> 5307f6d0-6e01-4d43-b7b3-68578ecd8786.html Rigassificatore: Serracchiani, no impianto in golfo Trieste Presidente lo ribadisce a ministro Ambiente, a Roma;

<http://ilpiccolo.gelocal.it/trieste/cronaca/2015/03/18/news/serracchiani-la-regione-dira-no-al-ministero-sul-rigassificatore-1.11070374> «Non ci sono le condizioni perché la Regione possa esprimere l'intesa con il ministero dello Sviluppo economico sul rigassificatore nel golfo di Trieste»).

E' utile ricordare che nel 1988 la popolazione di Monfalcone si esprime con un referendum contro il raddoppio della centrale termoelettrica e nel 1996 con un secondo referendum dichiarò la contrarietà alla proposta di terminal di rigassificazione SNAM, sempre nell'area del Lisert (affluenza 63,5% della popolazione avente diritto al voto, contrari il 62,1% dei votanti), rifiutando per ben



due volte l'idea di uno sviluppo dell'economia di Monfalcone come "polo energetico".

Il DPCM 4 agosto 1999, noto come decreto D'Alema, prevedeva la conversione a gas di due gruppi della centrale termoelettrica ENEL, a carico dell'acquirente a seguito dei processi di privatizzazione. Tuttavia, dopo diversi passaggi di proprietà della centrale, l'attuale proprietario A2A ha preferito dismettere i gruppi a olio combustibile e insistere sul carbone, che rimane l'unica alimentazione della centrale. Più volte il Direttore della centrale e i vertici dell'Azienda hanno ribadito il loro disinteresse all'utilizzo del gas, giudicato troppo oneroso e quindi fuori mercato (anche a fronte di uno sconto del 10% promesso dal proponente). Quindi all'eventuale costruzione di un rigassificatore a breve distanza dalla centrale a carbone, non seguirà alcuna conversione nemmeno parziale della stessa, né ci sarà alcun beneficio per la qualità dell'aria nella zona.

LA QUESTIONE IBA

Di assoluta rilevanza è la presenza nel sito oggetto dei dragaggi e dalla nuova cassa di colmata oltre che nel Canneto del Lisert, dell'area IBA 063 "Foci dell'Isonzo, Isola della Cona e Golfo di Panzano" (adiacente all'IBA 066M Carso, lungo la Costiera triestina).

L'inventario IBA (Important Bird Area) è un progetto europeo istituito per permettere la corretta applicazione della Direttiva Uccelli, stabilita dal Consiglio Europeo che ne ha dato incarico all'ICBP (oggi BirdLife International). Le IBA costituiscono lo strumento tecnico fondamentale per l'individuazione delle Zone di Protezione Speciale, in quanto è stato sviluppato appositamente in funzione della Direttiva "Uccelli", per applicare in queste aree prioritarie gli obblighi di conservazione previsti dalla Direttiva. La Commissione Europea utilizza le IBA per valutare l'adeguatezza delle reti nazionali di ZPS. In Italia il primo inventario delle IBA è stato pubblicato nel 1989, aggiornato nel 2000, nel 2002 e nel 2005, con un progressivo aumento della superficie delle IBA italiane.

L'Italia, con sentenza del 20 marzo 2003, ha subito una condanna della Corte di Giustizia Europea (Causa C-378/01), perché *"non avendo classificato in misura sufficiente come zone di protezione speciale i territori più idonei, per numero e per superficie, alla conservazione delle specie di cui all'allegato I della direttiva del Consiglio 2 aprile 1979, 79/409/CEE, concernente la conservazione degli uccelli selvatici, e successive modifiche, e delle altre specie migratrici che ritornano regolarmente in Italia, e non avendo comunicato alla Commissione tutte le informazioni opportune in merito alla maggior parte delle dette zone da essa classificate, è venuta meno agli obblighi che le incombono in virtù dell'art. 4, nn. 1-3, della predetta direttiva"*.



Seguiva l'intimazione alla piena esecuzione della sentenza della Corte entro il 22 febbraio 2005 (parere motivato del 14.12.2004), pena il nuovo rinvio alla Corte di Giustizia per la comminazione della sanzione in misura non inferiore a Euro 100.000 al giorno a carico dei fondi strutturali, fino a completa esecuzione della sentenza.

Le IBA rappresentano il riferimento per la designazione delle Zone di Protezione Speciale e costituiscono il sistema di riferimento per valutare il grado di adempimento di ciascuno Stato membro in materia di appropriata designazione delle ZPS, per numero e superficie, per la conservazione delle specie protette (sentenza C-3/96 del 19.5.98).

La giurisprudenza comunitaria prevede che le IBA siano soggette alle previsioni di cui all'articolo 4, paragrafo 4 della direttiva Uccelli, che impongono allo Stato membro di "adottare misure idonee a prevenire l'inquinamento o il deterioramento dell'habitat, nonché le perturbazioni dannose agli uccelli, (...) anche quando le zone interessate non sono state classificate come ZPS (...)" (sentenza C-96/98 del 25.11.99). Le attività comportanti "inquinamento o deterioramento degli habitat, perturbazioni dannose agli uccelli" che si verificano nelle IBA, possono condurre all'avvio della procedura di infrazione da parte della Commissione Europea. Sempre a sensi dell'art.4 c.4 della Direttiva, "gli Stati membri cercheranno inoltre di prevenire l'inquinamento o il deterioramento degli habitat al di fuori di tali zone di protezione".

La Corte di giustizia europea ha sancito che "le zone che non sono state classificate come ZPS, mentre avrebbero dovuto esserlo, continuano a rientrare nel regime proprio dell'art. 4, n. 4, prima frase [NDR prevenzione inquinamento e deterioramento degli habitat], della direttiva uccelli poiché altrimenti le finalità di tutela delineate da tale direttiva, come sono configurate nel suo nono 'considerando', non potrebbero venir perseguite" (Sez. II, 13/12/2007, Causa C-418/04, v. sentenze 2/08/1993, Commissione/Spagna, nonché 7/12/2000, causa C-374/98, Commissione/Francia).

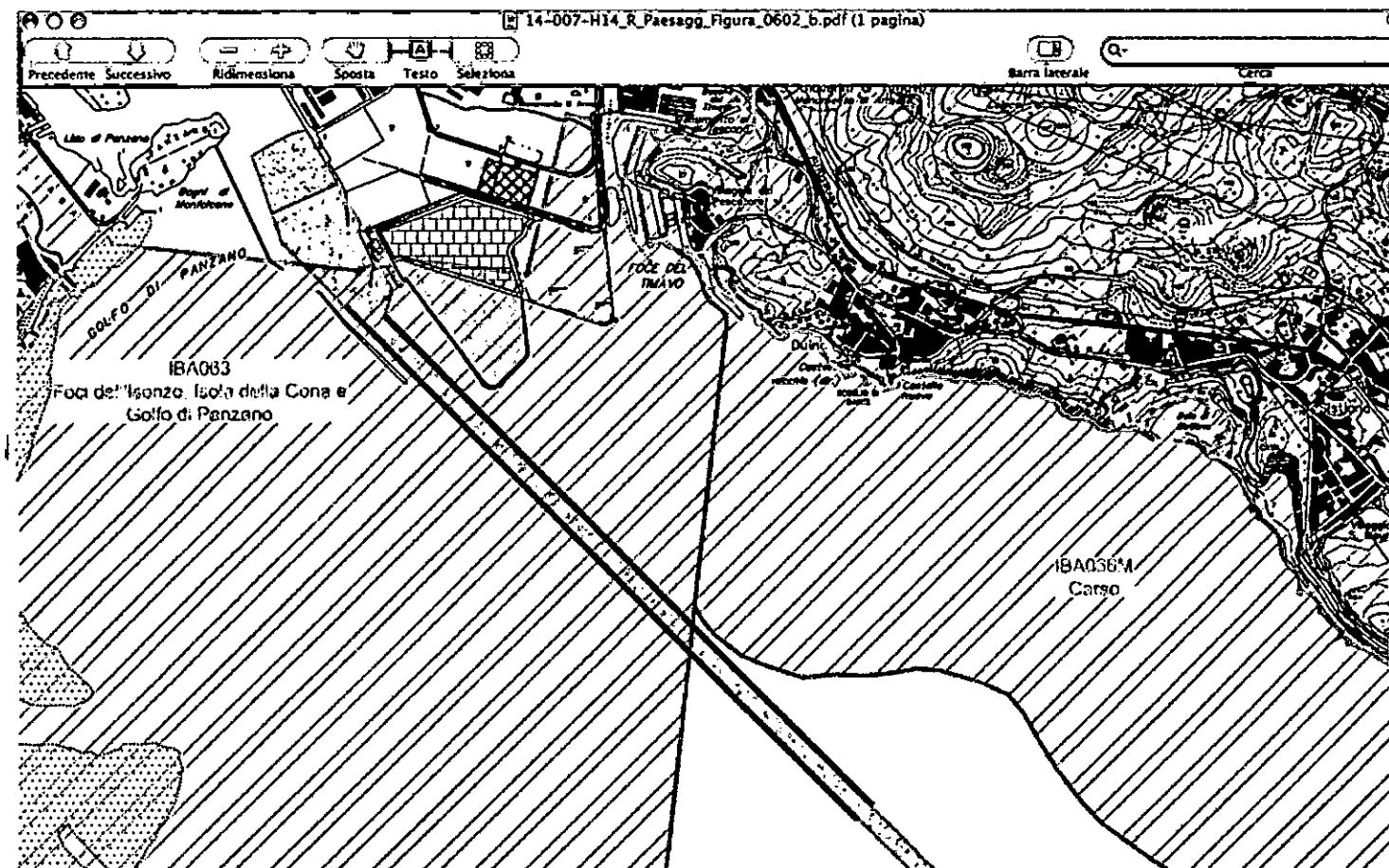
L'art. 4, cc. 1 e 2, della Direttiva Uccelli impone agli Stati membri di adottare forme di tutela all'interno delle ZPS adeguate a garantire la sopravvivenza e la riproduzione delle specie menzionate nell'allegato I, nonché la riproduzione, la muta e lo svernamento delle specie migratrici non considerate nell'allegato I che vi giungono regolarmente (sentenza 18/03/1999, causa C-166/97, Commissione/Francia).

L'art. 6, n. 3 della Direttiva Habitat prevede che ogni piano o progetto non direttamente connesso o necessario alla gestione del sito è sottoposto a un'adeguata valutazione dell'incidenza che ha sullo stesso, tenendo conto degli obiettivi di conservazione del medesimo, quando non possa essere escluso, sulla base di elementi obiettivi, che esso, da solo o in combinazione con altri piani o progetti, pregiudichi significativamente il detto sito (sentenza 7/09/2004, causa



C-127/02, Waddenvereniging e Vogelbeschermingsvereniging). Tale previsione deve essere fatta valere anche per le IBA non designate come ZPS (fatto eventualmente salvo quanto previsto dall'art.6 c. 4 della Direttiva Habitat).

Adottando il regime rigoroso di protezione previsto dell'articolo 4/4 della Direttiva Uccelli anche alle IBA non ancora designate come ZPS, la Corte di Giustizia europea ha voluto evitare che lo stato membro non adempia alla protezione di un sito semplicemente non designandolo come ZPS, ma lo stesso sia comunque sottoposto alla normativa di tutela, come norma di salvaguardia dell'IBA stessa. Ciò costituisce un chiaro e univoco indirizzo della Corte.



Le due aree IBA 066M Carso (a destra) e IBA 063 delle Foci dell'Isonzo, Isola della Cona e Golfo di Panzano (a sinistra) evidenziate con righe diagonali: si noti come la nuova cassa di colmata e il canneto del Lisert ricadano nell'area di tutela.

Si evidenziano qui di seguito – al punto 4 – alcune emergenze naturalistiche espressamente tutelate dalla Direttiva Europea "Uccelli" e "Habitat".

A conferma di quanto sopra esposto, si allega la nota del Ministero dell'Ambiente



DPN-2010-0027421 DEL 22/12/2010 con oggetto "*Parco eolico nel Comune di Trasaghis (UD) ed effetti sulla popolazione di Grifoni*", nella quale lo scrivente Ministero fa riferimento al sopra citato art. 4 comma 4 della Direttiva 79/409/CE, in base al quale "*le Amministrazioni territorialmente competenti, devono porsi seriamente l'obiettivo di proteggere gli habitat anche al di fuori delle zone di protezione speciale, adottando le misure adeguate al fine di evitare l'inquinamento o la perturbazione degli habitat e delle specie*". Su queste basi il previsto parco eolico non ha trovato realizzazione.

Al fine di valutare il progetto revisionato dal proponente, si è quindi provveduto a visionare alcuni dei documenti integrativi presentati.

Nel documento "RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA COMMISSIONE TECNICA VIA E DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA" si sono rilevate numerose criticità

1. Alla richiesta di integrazione:
pag. 47 Punto 3.1 "*Analisi costi – benefici finalizzata a dimostrare la reale esigenza e la fattibilità del progetto in argomento in relazione all'ammontare dell'investimento, ai costi di realizzazione, di gestione e di manutenzione del progetto, nonché l'effettiva sostenibilità economica ed ambientale del progetto medesimo (anche considerando i costi relativi ai progetti di mitigazione e compensazione e i costi delle perdite "ecosistemiche", raffrontando i risultati tra le alternative possibili, compresa l'alternativa "zero"*;

il proponente risponde che:

"un'analisi costi – benefici riferita ad un investimento privato coincide, sostanzialmente, con un'analisi finanziaria del progetto, ossia con la valutazione dei flussi monetari che nel corso degli anni sono causati dall'investimento (positivi per quanto riguarda i ricavi, negativi per quanto riguarda i costi)".

Questa risposta non tiene conto dei costi esterni, espressamente citati nella richiesta di integrazione come costi ambientali e perdite ecosistemiche, che non rientrano nei "flussi monetari causati dall'investimento". Sono, sì, monetizzabili, secondo modelli disponibili in letteratura, ma di questo il proponente non fa cenno.

Così come non si fa cenno ad alcuna quantificazione monetaria.



Più avanti (pag 48) il proponente scrive che *"è del tutto evidente che un'analisi più accurata (...) sarà effettuata in una fase più avanzata del progetto"*, ciò che equivale a una non-risposta, dato che l'integrazione è richiesta in questa fase, in quanto indispensabile per la valutazione del progetto.

Una simile vaghezza non può lasciare indifferenti, considerato il quadro dei rifornimenti di gas via nave in Italia. La società che gestisce il Terminale GNL Adriatico di Porto Viro (Rovigo) ha garantito la disponibilità di gas necessaria a sopperire al fabbisogno delle aziende friulane citate dal proponente (Il Piccolo 24.11.2014 *"Adriatic LNG: "Basta il nostro rigassificatore – Risposta allo Smart gas di Monfalcone il terminal di Porto Viro ha 800 milioni di metri cubi disponibili. Impianti poco utilizzati. La struttura opera al 60%. La media europea al 22%"* http://ricerca.gelocal.it/ilpiccolo/archivio/ilpiccolo/2014/11/24/NZ_10_04.html) e trattando l'impianto veneto quantitativi più grandi di combustibile è plausibile che – per un'evidente economia di scala – possa reperirlo sul mercato a costi inferiori rispetto al mini-rigassificatore in progetto a Monfalcone. Pertanto un'oculata pianificazione energetica dovrebbe prevedere il pieno utilizzo degli impianti esistenti anziché la costruzione di un nuovo rigassificatore nell'Alto Adriatico.

2. A pag. 51, punto 3.2.2.1.2 Approfondimento sulla Alternative di Localizzazione si legge che *"altre possibili localizzazioni, pertanto, possono unicamente essere ricercate in:*
- il porto di Trieste;*
 - il porto di Nogaro".*

E' sicuramente un passo avanti rispetto alla prima redazione del progetto, che proponeva come siti alternativi la costiera triestina (i porticcioli di Duino o Villaggio del Pescatore?!) e il litorale sabbioso tra Marina Julia e Marina di Staranzano, entrambe ipotesi palesemente irrealizzabili.

La localizzazione prescelta appare inaccettabile per numerosi motivi:

- la vicinanza ai centri abitati (Villaggio del Pescatore, San Giovanni di Duino, Monfalcone- Rione Enel) che comporta problemi di sicurezza degli abitanti in caso di incidente nonché di svalutazione del valore immobiliare;
- l'impatto paesaggistico, in particolare dalla Costiera triestina, dove si sono sviluppate iniziative turistiche che riceveranno un danno economico dalla presenza del nuovo impianto energetico, senza contare che l'esigenza di tutelare il paesaggio è sancita nella nostra Costituzione e va attuata in quanto tale, a prescindere dalle sue conseguenze economiche;
- la necessità di consistenti dragaggi e il conseguente problema dello smaltimento dei fanghi all'interno di un'area di tutela (Important Bird Area);



- la prossimità ad impianti di mitili e pescicoltura, che subiranno l'impatto conseguente ai dragaggi;
- la prossimità ad aree naturalistiche di elevato pregio ambientale, quali la ZSC, ZPS, IBA della cassa di colmata del Lisert e dello specchio di mare antistante, il SIN del Canneto del Lisert, le foci del Timavo;
- la valenza archeologica dell'area del Lisert e delle foci del Timavo;
- la problematica convivenza di un impianto energetico con altre attività presenti nell'area del Lisert, quali le Terme Romane e le attività legate alla nautica da diporto.

Tuttavia il proponente insiste nel non considerare l'ipotesi off-shore, a sottovalutare l'ipotesi zero e a non ricercare alternative nell'area vasta, quindi, nonostante il progresso compiuto rispetto alla prima versione del progetto, lo studio delle alternative appare ancora carente e non adeguato.

3. A pag. 51, riguardo alla compatibilità del progetto con gli strumenti urbanistici vigenti si legge che *"giova ricordare, a tale proposito, che anche le linee di indirizzo per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Monfalcone considerano la presenza di tale impianto (e viceversa: ossia il nuovo impianto è progettato per essere compatibile con lo sviluppo portuale)"*.

Per prima cosa si osserva che le linee di indirizzo per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Monfalcone sono - appunto - linee d'indirizzo e non ancora un piano vincolante, restando quindi ancora vigente quello del 1979, essendosi conclusa negativamente nel 2008, anche per significative carenze in merito al quadro ambientale, la procedura di VIA presentata nel 2006 (N° Decreto VIA: 1394 dd. 12/11/2008. Esito Decreto: Interlocutorio negativo. Stato procedura: Conclusa).

Comunque, a pag. 61 delle *"Linee di indirizzo per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Monfalcone"*, si propone di:

- *approfondire le valutazioni in merito alla possibilità di effettuare interventi di manutenzione/miglioramento nella porzione di ZSC Carso triestino e goriziano e ZPS Aree carsiche della Venezia Giulia;*
[previsione che contrasta con la realizzazione di una nuova cassa di colmata a ridosso di quella esistente e con un'innaturale modifica della linea di costa];
- *di riperimetrare l'ambito portuale escludendone l'area vincolata ZSC/ZPS;*
- *di valutare la possibilità di proporre lo sviluppo di un progetto ambientale volto alla realizzazione di un'area-filtro fra ZSC e cassa di colmata con funzioni di*



transizione e di forma regolare;

- *per l'area del SIN Canneto del Lisert, di studiare un progetto ambientale finalizzato a dare continuità alle adiacenti aree della Rete Natura 2000, tutelando anche gli aspetti legati ai prati stabili presenti, ed al contempo rispondere alle funzioni di retroportualità legate allo sviluppo del futuro assetto del Porto;*
[la tutela del SIN confligge con il progetto in questione e nella definizione di funzioni retroportuali non può certo farsi ricadere un rigassificatore!].

Pertanto il tentativo di forzare il dettato delle linee di indirizzo per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Monfalcone, ritenendo che questo contempli la realizzazione di un rigassificatore, appare non corretto.

L'impianto proposto da Smart Gas è espressamente citato alle pag. 61-62 delle citate linee guida, nelle quali si legge: *"dovranno essere effettuate necessarie valutazioni ambientali in relazione a scelte localizzative di Piano che possano consentire l'insediamento di impianti particolarmente impattanti sotto il profilo ambientale e della sicurezza, sia per le realizzazioni a terra, sia per quelle a mare (ad esempio: impianti di rigassificazione o a rischio di incidente rilevante), con particolare attenzione anche al rapporto con i siti della Rete Natura 2000 ed alle ricadute socio-economiche. A tal proposito si dovrà tenere conto delle analisi e del progetto di localizzazione di un impianto GNL proposto da SmartGAS, attualmente in fase di valutazione nell'ambito della procedura di VIA nazionale, valutando anche ipotesi di localizzazioni alternative"*.

Tener conto di un progetto, invitando a valutarne lo spostamento in altri siti, è - con ogni evidenza - cosa ben diversa dall' "essere compatibile"!

4. A pag. 72 del documento "RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DELLA COMMISSIONE TECNICA VIA E DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA", l'Amministrazione regionale chiede di prevedere adeguati interventi mitigativi dei differenti aspetti ambientali impattanti, con particolare riferimento all'ambiente marino - costiero (...) compreso l'aspetto paesaggistico.

A tal proposito ci preme ribadire - come sottolineato con forza nel precedente punto dedicato alle IBA - come il vasto specchio acqueo marino che sarà soppiantato dalla nuova cassa di colmata, oltre ad ospitare praterie di fanerogame con presenza di *Pinna nobilis* (specie tutelata dalla Direttiva Habitat), è frequentato da diverse specie ornitiche di particolare pregio ed espressamente tutelate dalla Direttiva Europea Uccelli (allegato 1). Dalla piattaforma www.ornitho.it si rileva la



presenza nell'area considerata, tra molte altre specie, di *Gavia Stellata*, *Gavia arctica*, *Podiceps auritus*, *Phalacrocorax aristotelis*, *Sterna sandvicensis*, *Sterna hirundo*. Di particolare importanza le presenze di *Somateria mollissima* e *Podiceps grisegena*. Una recente osservazione (maggio 2015) ha riguardato il raro *Chroicocephalus genei*.

Tale specchio acqueo, costituito da un'area marina a bassa profondità, ricade nella definizione di "zona umida" della convenzione di Ramsar ("distese di acqua marina la cui profondità, durante la bassa marea, non superi i sei metri"), recepita in Italia con D.P.R 13/03/1976, n. 448.

Il proponente rileva che le praterie di fanerogame hanno sviluppo limitato rispetto a quelle situate lungo il litorale sabbioso tra Monfalcone e Grado, ma va anche valutato l'impatto che l'intorbidimento delle acque in seguito alle attività di dragaggio produrranno sull'intero ecosistema del Golfo di Trieste, che è individuato nella sua interezza quale potenziale zona di riserva marina ai sensi della L.979/82. Inoltre, per quanto di limitate dimensioni, le praterie di fanerogame prospicienti il Lisert devono essere tutelate sia in quanto habitat prioritario della Direttiva Habitat (all.1) sia per la loro effettiva funzionalità nel contesto ambientale dell'area.

Sotto il profilo avifaunistico vi è un intenso interscambio tra le aree umide costiere del Lisert da un lato e delle Foci dell'Isonzo dall'altro (oltreché la foce del Fiume Cavana, la Valle Cavanata, ecc.) ed anche per questo motivo nel Golfo di Panzano si estende un'*Important Bird Area*. La presenza della nuova cassa di colmata che sposterebbe la linea di costa verso il mare aperto, costituirebbe un'interruzione del corridoio che giornalmente seguono molti uccelli tra il sito di nidificazione/pernottamento e le aree di alimentazione, con un impatto negativo che dev'essere considerato e valutato.

5. In merito alle preoccupazione per l'estensione eccessiva della nuova cassa di colmata, il CTVA - alle pag. 3-4 - interroga nella Richiesta di Integrazioni 2.3.1:

"Al fine di contenere l'estensione della prevista cassa di colmata in mare aperto, si chiede di valutare anche soluzioni alternative di collocazione e/o utilizzo (anche parziale) dei sedimenti dragati..."

Nella successiva risposta 2.4.2.3, il proponente riconosce che:

"La realizzazione delle nuove opere a progetto (prolungamento della diga di sottoflutto e realizzazione della nuova cassa di colmata con diga foranea in massi) potrà comportare modifiche a scala locale delle correnti litoranee e del



moto ondoso. Tali modifiche potranno causare variazioni alla movimentazione dei sedimenti nelle vicinanze delle opere stesse, senza tuttavia andare a modificare in maniera significativa la circolazione complessiva nell'area vasta di riferimento".

La previsione di variazioni alla movimentazione dei sedimenti, inserita in un ambito di pregio ambientale, alle foci del fiume Timavo, prossimo ad un'area naturalistica (ZSC/ZPS-IBA), può comportare conseguenze sugli habitat che devono essere attentamente valutate nei diversi aspetti (vegetazione sommersa e costiera, impatto sulla fauna ittica, sull'avifauna, ecc.), anche per scongiurare violazioni delle Direttive Europee che specificamente proteggono habitat e specie presenti nell'area considerata.

6. A pag 77 compare la richiesta di integrazione, di cui al punto 3.17 "RIUTILIZZO MATERIALE DI SCAVO (Richiesta di integrazione NO. 21), un aspetto che la scrivente Associazione giudica come una delle principali criticità del progetto.

Alla Richiesta 3.17.1 della Regione FVG segue la risposta 3.17.2 del proponente, che scrive:

"Si rimanda al Progetto Definitivo delle opere".

Il rifiuto a fornire chiarimenti in questa sede alla richiesta di integrazione ci pare preoccupante. Le forme di riutilizzo del materiale di scavo rappresentano un elemento essenziale per giudicare l'opportunità dell'intervento.

7. A pag. 98 la richiesta 3.33.1 della Regione FVG chiede di "approfondire le interferenze ed il disturbo derivante dalle attività progettuali, sia in fase di cantiere che di esercizio, nei confronti delle specie faunistiche di interesse comunitario presenti nelle aree limitrofe alle zone di cantiere e alle opere previste dal progetto, sia all'interno dei siti Natura 2000 che in altre aree di rilevanza faunistica (ad es. SIN Canneto del Lisert)".

Il proponente risponde solo con dettagli sugli aspetti acustici, trascurando altre forme di disturbo che un cantiere di tali dimensioni inevitabilmente comporta, in termini di presenza di personale, mezzi, attrezzature.

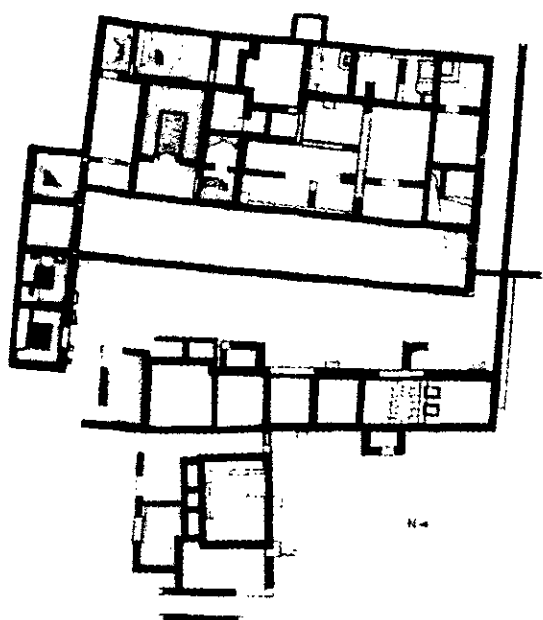
E' necessario integrare tali aspetti, anche prevedendo il fermo del cantiere in periodi particolarmente sensibili (ad es. periodo di nidificazione) o misure specifiche per la protezione di emergenze che in corso d'opera possano emergere.



Questo problema è oggetto, a pag. 100, della Richiesta 3.34.1 della Regione FVG, di *"individuare opportuni periodi di sospensione dei lavori in funzione degli habitat e delle specie interferiti nelle diverse fasi di cantiere, ed in particolare:*

- a. *periodo di sospensione delle operazioni di dragaggio e realizzazione delle opere in mare al fine di limitare gli impatti nei confronti delle praterie di fanerogame marine e degli impianti di molluschicoltura e maricoltura;*
- b. *periodo di sospensione delle fasi di cantiere a terra in funzione della loro vicinanza con aree di rilevanza faunistica interne ed esterne ai siti Natura 2000".*

La risposta 3.34.2 del Proponente è insufficiente riguardo al punto a), riferendosi esclusivamente agli *"allevamenti a mare"* e non anche alla fauna marina selvatica. Si allega, solo a titolo di esempio, uno dei numerosi avvistamenti annuali di gruppi di delfini (Tursiopo) nella Baia di Panzano (Allegato 2 - L'area possiede un grado di naturalità significativo, che trova un riscontro storico nella Villa della Punta, nella quale era collocato un mosaico con raffiguranti appunto due delfini).



Villa della Punta, a sinistra la pianta dell'edificio; a destra il mosaico con delfini al momento dello scavo; (Archivio fotografico e cartografico Museo Archeologico Nazionale di Aquileia)



La risposta è negativa riguardo al punto b), nel quale afferma che *"relativamente infine ai cantieri a terra, sulla base delle valutazioni condotte nell'ambito dello Studio di Incidenza del [?] non è emersa la necessità di prevedere periodi di sospensione in funzione della loro vicinanza con aree di rilevanza faunistica interne ed esterne ai siti Natura 2000"*.

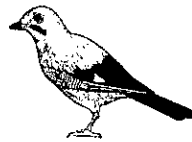
L'indisponibilità del proponente verso provvedimenti di riduzione del disturbo della fauna selvatica marina e terrestre è un elemento che deve essere giudicato negativamente nella valutazione del progetto.

Infine a pag 102, a riguardo dell'inquinamento luminoso, il Proponente afferma che *"per la fase di esercizio, esercizio [?] l'interferenza da emissioni luminose è stata considerata come non significativa in quanto l'area di intervento ricade in prossimità di aree portuali e industriali"*, con conseguenti garanzie sulla direzione dei fasci di luce.

Appare paradossale che non si contempli, oltre alla vicinanza di aree portuali e industriali, anche la prossimità ad aree naturalistiche, in particolare il Sito di Importanza Nazionale del Canneto del Lisert, per la tutela del quale andrebbero prese delle specifiche misure, come previsto nelle citate "Linee di indirizzo per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Monfalcone".

La cassa di colmata del Lisert compresa nella ZSC/ZPS: il limitato scambio d'acqua con il mare garantisce la presenza di un ambiente prossimo lagunare a marea limitata unico in regione, che ospita un fondale basso ricoperto da alghe e piante acquatiche.





Si è quindi osservata la Relazione paesaggistica, come ripresentata in data 25.03.2015.

Si conferma quanto già sostenuto nelle Osservazioni del WWF di data 22.09.2014, sulla mancata conformità della Relazione Paesaggistica a quanto previsto dal DPCM 12 dicembre 2005 (*Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42*).

Il documento, eccessivamente prolisso, si dilunga in foto, descrizioni e considerazioni sulla campagna pordenonese ed i paesaggi della bassa pianura friulana, che ben poche connessioni possono avere con l'area costiera oggetto dell'intervento.

Manca una chiara valutazione degli impatti sul paesaggio delle trasformazioni proposte e l'indicazione degli elementi di mitigazione e compensazione necessari.

Le tabelle con i livelli di impatto paesistico dell'opera a progetto non sono conformanti rispetto ai valori paesaggistici riconosciuti dal vincolo, alla congruità con i criteri di gestione dell'area, alla coerenza degli obiettivi di qualità paesaggistica, tutti criteri richiesti dalla citata normativa per la redazione della relazione paesaggistica.

Inoltre, negli elementi per la valutazione di compatibilità paesaggistica, la normativa specifica che si dovranno preferire soluzioni progettuali che determinano i minori problemi di adattabilità al paesaggio preesistente, prevedendo diverse opzioni alternative oltre all'opzione zero, al fine di evitare effetti negativi sul paesaggio, mentre nello studio non si presentano soluzioni differenziate.

Si trova ancora nel documento analizzato il riferimento per la stima dell'impatto paesaggistico, alle "Linee guida per l'esame paesistico dei progetti approvate dalla Giunta regionale della Lombardia" del 8/11/2002 ("Norme di attuazione del piano paesaggistico della Lombardia"), strumento non particolarmente adeguato a valutare un progetto che oltretutto riguarda un'area costiera!



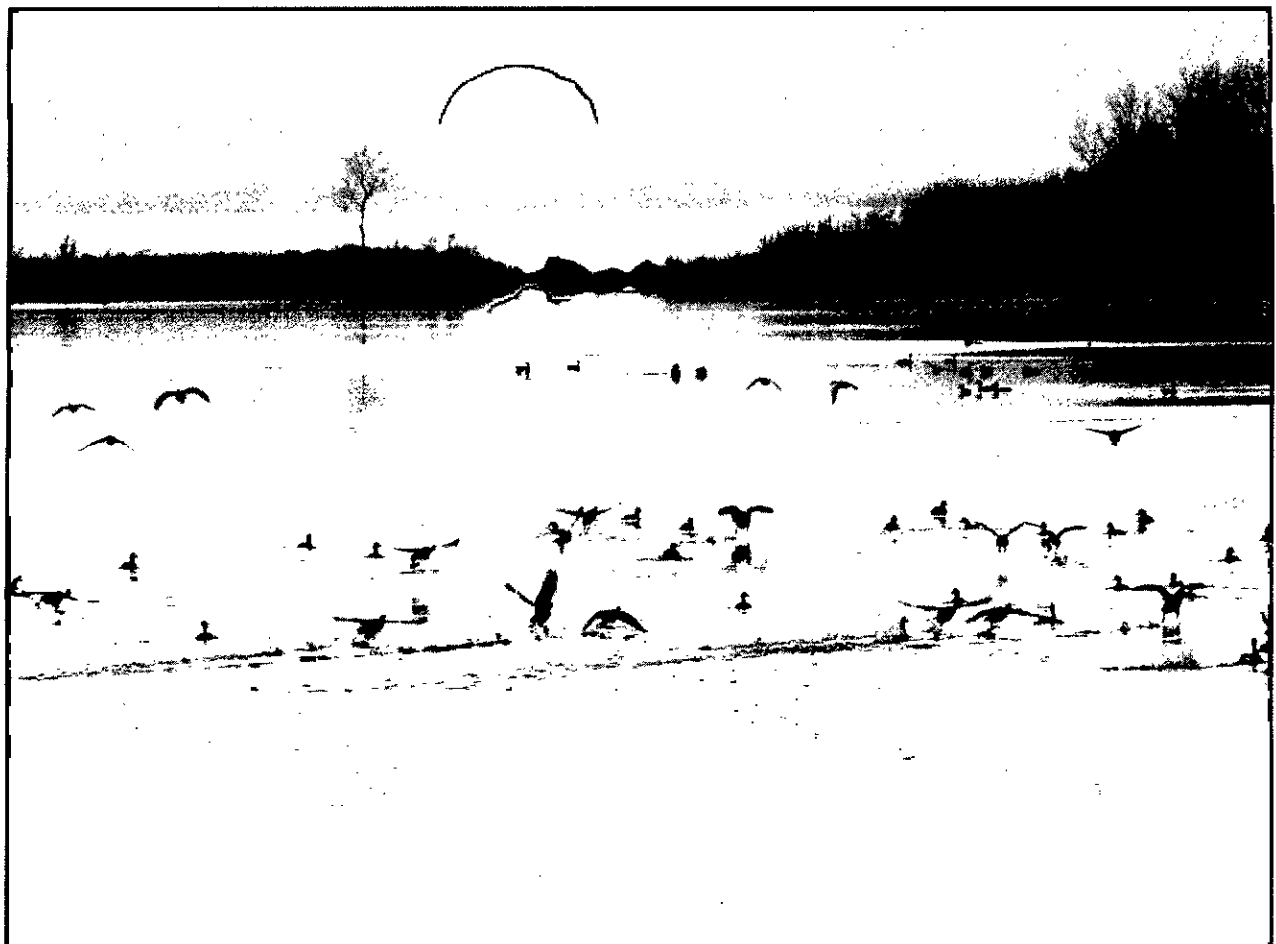
Per l'analisi paesaggistica la "Relazione" - a pag. 47 - si basa su schede del PTR, Piano Territoriale Regionale 2007, strumento adottato ma mai approvato e quindi ben poco significativo.

A pag. 22 è riportata una Carta dei Suoli, nella quale l'area del Lisert è classificata esclusivamente in UC (unità cartografica) F7, "zona di riporto".

Nello stato dei luoghi, l'area del Lisert, pur rimaneggiata da attività umane, costituisce un mosaico di habitat di grande pregio, e in quanto tale interessata da un sistema stratificato di protezione. La rete IBA prevalentemente per la parte a mare, del Canneto del Lisert e della Cassa di Colmata, ZSC e ZPS per la Cassa di Colmata, Sin-Bioitaly per il Canneto del Lisert.

La rinaturalizzazione su colmate è un fenomeno comune (ad es. nella laguna di Venezia), quindi uno studio sull'uso del suolo deve tener conto della situazione attuale, frutto dell'evoluzione manifestatasi in questi ambienti nel corso di alcune decine di anni, e descrivere rispettivamente gli ambienti di vegetazione alofila, canneto, bosco. Un'uniforme definizione come "zona di riporto" appare ben poco significativa e riduttiva del valore di questi luoghi, riconosciuto da una corposa letteratura scientifica.

Cassa di colmata ZSC/ZPS del Lisert: la nuova cassa di colmata, estesa su circa 350.000 m², sarà localizzata in adiacenza al lato Sud della cassa di colmata esistente.





Per tutte queste considerazioni qui esposte l'Associazione ambientalista "Eugenio Rosmann" esprime una netta contrarietà alla costruzione dell'impianto in oggetto, del tutto incompatibile con la qualità naturalistica di questi luoghi e con le prospettive di sviluppo della costa, che negli ultimi anni, sia in Provincia di Trieste sia a Monfalcone, si sono avviate verso scelte rivolte al turismo, al diportismo, alle terme e non più alla grande industria e alla produzione e transito di energia, che ha caratterizzato l'economia monfalconese nel corso dello scorso secolo.

Si invita pertanto a concludere negativamente questa procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale.

Ci si riserva di integrare le presenti osservazioni, in particolare con dati aggiornati relativi all'avifauna nell'area del Lisert.

per l'Associazione ambientalista "Eugenio Rosmann"
il presidente Claudio Siniscalchi

Roma

Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare

DIREZIONE GENERALE PER LA PROTEZIONE
DELLA NATURA E DEL MARE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Protezione Natura

N.

Proposta di legge n. 2010-0027421 del 22/12/2010

N.

Doc. N. Allegati DOCUMENTO

Regione Autonoma
Friuli Venezia Giulia
Direzione Centrale Ambiente e
Lavori Pubblici
Via Giulia 75/1
34126 - Trieste

E.p.c.: Al WWF Italia
Sezione regionale Friuli
Venezia Giulia
Via Cussignacco 38
33100 Udine

OGGETTO: Parco eolico nel Comune di Trasaghis (UD) ed effetti sulla popolazione di Grifoni.

Si fa riferimento alle osservazioni esposte nella nota del WWF, che legge per conoscenza, allegata in copia, in merito alla proposta di realizzazione di impianti eolici nel Comune di Trasaghis, in provincia di Udine.

In base a quanto dichiarato nella suddetta nota il progetto relativo alla realizzazione nei pressi della Riserva naturale del lago Comino e del SIC "Valle del medio Tagliamento" comporterebbe danni irreversibili alla popolazione di Grifoni presenti nell'area.

Inoltre dalla consultazione della scheda Natura 2000 del SIC sopra citato risulterebbero presenti numerose specie di uccelli selvatici, inserite nell'Allegato I della Direttiva 79/409/CE.

In relazione a tali caratteristiche, si ritiene che, pur non essendo stata individuata e classificata alcuna ZPS, occorre osservare le disposizioni dettate dall'art. 4, comma 4 della Direttiva 79/409/CE e ss.mm. e ii., in base al quale gli Stati membri e, per il principio di sussidiarietà, le Amministrazioni territorialmente competenti, devono porsi seriamente l'obiettivo di proteggere gli habitat anche al di fuori delle zone di protezione speciale, adottando le misure adeguate al fine di evitare l'inquinamento o la perturbazione degli habitat e delle specie.

[Handwritten signature]

Pertanto nell'evidenziare l'importanza dell'attuazione di ogni iniziativa tesa alla tutela degli habitat e delle specie che possa contribuire al concreto rispetto delle normative in campo ambientale si confida quindi nella disponibilità di codesta Regione a voler fornire elementi utili al fine di garantire il perseguimento dei suddetti obiettivi.

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE
(Dott. Alessandro La Posta)



**MINISTERO DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI MONFALCONE
SERVIZIO OPERAZIONI**

(TEL.: 0481/496690 - FAX.: 0481/496646 - E-MAIL: monfalcone@guardiacostiera.it)

PROT. N° OP/ 4851

DATA 22/06/2007

DA: COMPAMARE MONFALCONE

A: CENTRO STUDI CETACEI C/O MUSEO
CIVICO DI STORIA NATURALE - MILANO

FAX. 02/795965

PARCO MARINO MIRAMARE

FAX. 040/224636

WWF ITALIA

FAX. 06/84497352

ALL'ATTENZIONE DI //

OGGETTO: AVVISTAMENTO DI UN GRUPPO DI DELFINI (TURSIOPE).-

TESTO:

SI INFORMA CHE LA MOTOVEDETTA CP 564, DURANTE UN NORMALE PATTUGLIAMENTO NELLA BAIJA DI PANZANO, HA AVVISTATO UN GRUPPO DI CIRCA 10 DELFINI AVENTI LUNGHEZZA VARIABILE TRA 1,7 E I 3 METRI, AVENTI DORSO DI COLORE GRIGIO SCURO UNIFORME E VENTRE LEGGERMENTE PIU' CHIARO.

LA POSIZIONE ESATTA DELL'AVVISTAMENTO E': LAT. 45°43,897'N - LONG 013°35,034'E.

IL GRUPPO SEMBRAVA COMPRENDERE ANCHE ALCUNI ESEMPLARI GIOVANI. INFATTI NELL'EMERSIONE PER LA RESPIRAZIONE DI GRUPPI DI 2 O 3 ESEMPLARI, UNA DELLE PINNE DORSALI RISULTAVA ESSERE MOLTO PIU' PICCOLA DELLE ALTRE.

LA NUOTATA ERA LENTA E SOLO DUE O TRE VOLTE, NELL'ARO DEI 15 MINUTI DI OSSERVAZIONE, SI E' POTUTO ASSISTERE AL TIPICO SALTO FUORI DALL'ACQUA.

IL GRUPPO SEMBRAVA NON ESSERE INTERESSATO ALLA PRESENZA DELLA MOTOVEDETTA E, ANZI, SEMBRAVA ESSERE INTENZIONATO A MANTENERE UNA CERTA DISTANZA DALL'UNITA' (50 - 70 METRI).

IL GRUPPO, AL MOMENTO DELL'OSSERVAZIONE, MANTENEVA UNA ROTTA DI 130°.

LE CONDIZIONI METEOROLOGICHE ERANO BUONE (MARE CALMO, VENTO DA SW FORZA 1, VISIBILITA' DI 12 MIGLIA, TEMPERATURA DELL'ACQUA DI CIRCA 25°C, FONDALE DI CIRCA 9 METRI.

D'ordine

IL COMANDANTE DELLA MOTOVEDETTA CP 564

C°1 CLNP MASCIAMBRI/INI Alberto