



Porto di Monfalcone



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

E.prot DVA-2015-0013951 del 25/05/2015

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Divisione II – Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA



Monfalcone, 21 maggio 2015
Prot. n. 3660

OGGETTO: [ID_VIP: 2805]. Procedura di VIA statale relativa al progetto del terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone e Lisert e opere connesse. Invio parere.

Con riferimento al procedimento di VIA di cui in oggetto si rappresenta quanto segue.

La nuova documentazione progettuale elaborata da Smart Gas non ha affrontato le problematiche evidenziate dalla scrivente azienda nella nota n° 6134 dd 20.09.2014 relativa al parere fornito in relazione alla prima versione del progetto, a seguito della delibera del CdA del 18/09/2014, approvata all'unanimità, d'intesa con il Comitato Tecnico formato da tutti gli operatori portuali (che affianca il CdA stesso).

Viceversa, sono state proposte soluzioni progettuali che implicano importanti e non facilmente superabili problematiche, in mancanza dei necessari presupposti giuridici relativi al rapporto pubblico/privato, conseguenti alla richiesta di unificazione degli escavi.

- 1) Preliminarmente si evidenzia che Smart Gas asserisce che l'esigenza di unificazione degli escavi viene dal Ministero dell'Ambiente nella richiesta di integrazioni formulate dalla Commissione tecnica VIA. Nella realtà dal Ministero viene richiesto di valutare, nel progetto del proponente, il dragaggio del canale e del bacino di evoluzione "...anche sulla base dello stato attuale dei fondali marini, senza che ciò costituisca una unificazione degli scavi". L'evidente intendimento della richiesta



AZIENDA SPECIALE PER IL PORTO DI MONFALCONE
Camera di Commercio Gorizia
Via Terme Romane, 5 - 34074 Monfalcone (GO) Italy
Tel. +39 0481.414.097 - Fax +39 0481.414.099
info@monfalconeport.it - www.monfalconeport.it
C.F./P.IVA IT00344630314



avanzata è quello di valutare l'approccio progettuale nel caso l'intervento di approfondimento a -12,50 m, precedente all'intervento Smart Gas, non dovesse per qualsiasi motivazione essere effettuato. Da questa annotazione, invece, il proponente del progetto Terminal LNG ritiene suo dovere proporre come unica soluzione l'unificazione degli escavi, ma, contrariamente a quanto prospettato da Smart Gas, la riunione tenutasi a Gorizia il 2 marzo scorso con l'Amministrazione regionale (presente nelle persone dell'Assessore all'Ambiente ed all'assessore alle Infrastrutture e Trasporti, con i rispettivi uffici) e quelle tenutesi presso il Ministero dell'Ambiente (26 febbraio e 2 aprile scorsi) hanno confermato senza esitazione che i procedimenti procederanno paralleli ed indipendenti, prevedendo peraltro una verifica dello stato di avanzamento autorizzativo del progetto Smart Gas prima dell'affidamento dei lavori dell'escavo regionale.

Richiedendo al Ministero dell'Ambiente una riapertura del procedimento, appare palese, infatti, l'intendimento di Smart Gas di sostituirsi completamente all'iniziativa regionale di escavo e non di integrarsi con la stessa, ma, anzi, di operare nel frattempo per bloccare l'escavo affidato alla scrivente contestandone il progetto di escavo, con motivazioni all'evidenza dei fatti non sostenibili, già oggetto di valutazione da parte della Commissione VIA.

Inoltre, il cronoprogramma predisposto da Smart Gas prevede che il dragaggio venga effettuato dopo 21 mesi dall'inizio attività e la sua conclusione 20 mesi dopo: ciò vuol dire ritardare l'intervento regionale e quindi la disponibilità dell'avvenuto approfondimento a 12,5 m di almeno 2 anni, senza considerare l'ulteriore tempo necessario a Smart Gas per ottenere le necessarie autorizzazioni.

- 2) L'asserito vantaggio competitivo che deriverebbe dall'approfondimento del canale e del bacino di evoluzione alla quota di -13,50 slmm in realtà non riguarda le banchine esistenti del Porto, essendo il dragaggio Smart Gas limitato solamente alle aree strettamente pertinenti all'approdo di navi gasiere ed al bacino di evoluzione. Non essendo previsto alcun approfondimento per gli approdi esistenti (e perciò non potendo alcuna nave avente pescaggio superiore a quello consentito dalle opere di dragaggio ASPM approdare in porto), **nessun vantaggio può derivare alle attività portuali esistenti dall'intervento Smart Gas.**
- 3) Nella risposta alle richieste di integrazione viene evidenziato che il Terminal LNG di Smart Gas sarebbe un intervento previsto nelle Linee Guida per la redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Monfalcone, approvate dalla Giunta regionale, asserendo che "il nuovo impianto è progettato per essere compatibile con lo sviluppo portuale". In realtà, come noto, la Giunta Regionale con delibera N. 2264 del 28.11.2014 ha approvato il "Documento contenente gli elementi conoscitivi e valutativi





Porto di Monfalcone

per la definizione degli atti di indirizzo per la redazione del Piano regolatore del Porto di Monfalcone", nel quale viene riportato testualmente: "In una logica di multifunzionalità e di sviluppo complessivo di tutta l'area, in relazione al prospettato insediamento di un impianto di approvvigionamento energetico finalizzato all'abbattimento dei costi energetici delle imprese regionali, in considerazione della necessità di minimizzare le interferenze con l'ambito portuale sotto il profilo delle movimentazioni dei traffici e delle relative operazioni portuali nonché sotto il profilo della sicurezza sia a terra sia a mare, in quanto si tratta di impianto a rischio di incidente rilevante, con particolare attenzione anche in rapporto ai siti della Rete Natura 2000, alle ricadute socio-economiche e alle politiche comunitarie e nazionali di settore, si dà indirizzo di valutare l'opportuna localizzazione volta ad "armonizzarsi" al sistema portuale e le relative infrastrutture che in fase di redazione del Piano saranno individuate come "essenziali" per lo sviluppo del Porto". Lo stesso documento di indirizzo, però, ritiene opportuno anche "Valutare la previsione di infrastrutture complementari di base per il supporto all'eventuale traffico passeggeri a seguito del traffico Ro-Ro, CON-Ro e Ferry, (Stazione marittima)".

Dunque gli atti di indirizzo della Giunta regionale in termini di pianificazione portuale evidenziano in prima battuta di valutare la realizzazione di una stazione marittima (da collocarsi nei pressi dell'esistente darsena portuale) e secondariamente di valutare l'opportuna localizzazione - così viene definita - di un terminal di rigassificazione, volta ad armonizzarsi al sistema portuale esistente e non a causare servitù di passaggio ed utilizzo che possono solo creare difficoltà. Il proposto posizionamento dell'ormeggio del terminal pare contraddire tale indirizzo regionale: la ricerca di una soluzione coerente con gli indirizzi regionali richiede, a parere della scrivente nel sostenere l'iniziativa di Smart Gas, di dover individuare un quadro generale d'insieme delle opere portuali future, all'interno del quale far convivere, senza reciproche influenze negative, le esigenze portuali commerciali con quelle di approvvigionamento energetico, qualora l'Amministrazione regionale intendesse individuare Monfalcone, porto canale, quale sito adatto ad un tanto. E' opinione in definitiva della scrivente che ne verrebbe allora sì valorizzato appieno il porto con le attività esistenti, ed in particolare quelle relative ad un car - terminal di dimensioni concorrenziali con quello di Koper, ma anche il progetto portuale, proposto da Smart Gas e dalla Compagnia portuale del Gruppo Maneschi, di una nuova piattaforma logistica da insediare in futuro nell'area della proposta cassa di colmata. Al contrario, la mancata ricerca preventiva di questa coerenza rende molto problematica la traduzione di parti sostanziali delle linee guida regionali nel nuovo piano regolatore.



AZIENDA SPECIALE PER IL PORTO DI MONFALCONE
Camera di Commercio Gorizia
Via Terme Romane, 5 - 34074 Monfalcone (GO) Italy
Tel. +39 0481.414.097 - Fax +39 0481.414.099
Info@monfalconeport.it - www.monfalconeport.it
C.F./P.IVA IT00344630314



- 4) Relativamente ai dati di dimensionamento del canale di accesso e del bacino di evoluzione, si evidenzia che l'attuale piede del canale ha una larghezza di ca. 160 m, mentre le opere proposte da Smart Gas riducono tale dimensione di più del 25% (115 m ca.). Inoltre, viene evidenziato nel progetto, quali dati utili al dimensionamento, che nell'area insistono venti non superiori a 6 m/s per oltre l'80 % del tempo. La realtà è sostanzialmente diversa: le misurazioni effettuate durante gli ultimi 8 anni (2007-2015) hanno verificato la presenza di raffiche di vento superiori a 10 m/s per 1200 su 2700 rilevamenti per un'incidenza pari a circa 44% dei casi. **I dati di dimensionamento del canale e del bacino di evoluzione dovrebbero essere rivisti alla luce di questi rilevamenti ufficiali**, ritenendo più adeguata ai fini della sicurezza del transito nel canale la conferma dell'attuale larghezza di ca. 160 m.
- 5) Nelle risposte alle richieste di integrazioni al progetto si dichiara che il traffico ferroviario indotto dalla realizzazione del terminal GNL sarà di circa 1600 treni/anno ovvero pari a 6 treni/giorno. Vale la pena evidenziare che tale traffico si sommerebbe all'attuale traffico ferroviario (circa 2 treni/giorno), quasi saturando l'attuale capacità di movimentazione ferroviaria. Tale situazione, in futuro, verrebbe a costituire sicuramente un fattore critico per lo sviluppo del porto commerciale, essendo a tutti noto che i traffici mondiali ormai prediligono l'intermodalità mare-ferro a quella mare-gomma, senza considerare l'impatto ambientale negativo di tali conseguenze. **Ne consegue quindi la necessità, nel caso di realizzazione del progetto Smart Gas, di porre in essere urgenti azioni conseguenti di potenziamento del raccordo ferroviario.**
- 6) Nel progetto viene affermato che l'incremento del traffico navale indotto da Smart Gas è pari al 12.5% (90 navi = 22 da 125.000 ton + 6 da 9.000 ton + 62 da 3.500 ton), a fronte di 677 navi transitate a Monfalcone nel 2014. Se tale dato può essere compatibile con il traffico attuale, vale la pena fare qualche considerazione sull'asserita scarsa interferenza al traffico navale in transito in porto, stimata dal proponente pari a 450 ore/anno pari al 5% del tempo totale annuo (stimato in 9000 ore = 375 giorni (1) x 24 h). Crea qualche perplessità la convinzione che l'unica interferenza consista nell'occupazione del canale e nelle operazioni di attracco. E' invece probabile che anche durante le operazioni di carico e scarico di LNG venga prescritta una limitazione alle attività portuali limitrofe almeno in una fascia di rispetto. Poiché il canale è largo solamente 160 m, tale probabile limitazione precluderebbe l'utilizzo dello stesso durante ogni operazione portuale nel Terminal, quindi rendendo la stima precedentemente evidenziata non affidabile. **Si dovrà quindi prendere atto di tale limitazione e servitù indotte in generale per le attività insediate in corrispondenza delle banchine attuali**





del porto e, in futuro, per la prevista darsena del terminal ro-ro e la relativa stazione marittima.

A sostegno del progetto Smart Gas vengono citate le installazioni dei Terminal LNG di Barcellona, Huelva e Barcellona, asseritamente analoghi a Monfalcone. Nella realtà, le dimensioni di rispetto sono diverse – e maggiori – per Barcellona e Rotterdam, paragonabili (ma sempre maggiori) per Huelva. Viene, però, sottaciuto il fatto che trattasi di terminal di rigassificazione costruiti rispettivamente negli anni 1969 (Barcellona) e 1988 (Huelva); i terminal portuali di traffico commerciale hanno dovuto quindi accettare dall'inizio della loro realizzazione le interferenze e le servitù dei terminal LNG pre esistenti. Relativamente a Rotterdam, si riporta quanto pubblicato da 'Maritime Journal' per quanto riguarda il terminal gas Maasvlakte 2: "Due consideration was given to navigation and berthing at this busy area of the port of Rotterdam, set to become even busier with the Maasvlakte 2 development. Requirements included locating the terminal away from residential areas and close to the sea for ease of access at a sufficiently sheltered location, taking existing shipping movements into consideration... ..The plan involved removing part of the peninsular, returning the area to the sea. A small 'offshore' island has been retained, providing protection to what will become a channel with the berths on the newly formed eastern extremity of the mainland. LNG carriers will consequently enter without passing existing harbours and involve relatively simple berthing manoeuvres, thereafter sheltered from other shipping activity". Tale criterio adottato dal Porto di Rotterdam è universalmente condiviso e seguito attualmente quando si deve realizzare un nuovo terminal gas.

Tenendo conto delle citate esperienze, il porto di Monfalcone si trova nella favorevole situazione di poter scegliere la collocazione del terminal LNG, con i minori impatti possibili e senza negative conseguenze per il traffico portuale esistente e, quindi, valutare altre ubicazioni del terminal di approdo rispetto all'unica soluzione proposta da Smartgas.

Più significativo, perché attuale, sarebbe confrontarsi con l'iniziativa del terminal di Malta in riferimento ai problemi di sicurezza in termini di rischio d'area.

- 7) Per quanto riguarda l'ubicazione dell'impianto a terra, si osserva che - rispetto ad altri impianti di maggiore produzione – la vasta superficie prevista dal progetto, ca. 10 ha. viene a ridurre significativamente l'area adiacente potenzialmente infrastrutturabile a piazzale per lo sviluppo del car-terminal, mentre le tubazioni di collegamento con la prevista banchina di ormeggio, pur interrate, potrebbero costituire per ragioni di sicurezza possibile elemento di servitù d'area.

Benché l'attuale layout dell'impianto tenga conto della necessità futura di ampliamento dei binari del raccordo ferroviario pare alla scrivente





Porto di Monfalcone

necessario rivedere complessivamente anche la destinazione delle aree adiacenti, compresa la delimitazione dell'area SIN, per accrescere la disponibilità di spazi da dedicare ad aree portuali/industriali, che rappresenta al momento l'unica risorsa utilizzabile nel breve per accrescere i traffici attuali attraendo anche altri nuovi operatori.

In altre parole, il non tenere delle motivazioni programmatiche delle linee guide regionali e quindi di una visione generale di piano costituirà un forte vincolo alla realizzazione di tale piano.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE

- dott. ing. Paolo Maschio -

IL DIRETTORE

- dott. ing. Sergio Signore -



AZIENDA SPECIALE PER IL PORTO DI MONFALCONE
Camera di Commercio Gorizia
Via Terme Romane, 5 - 34074 Monfalcone (GO) Italy
Tel. +39 0481.414.097 - Fax +39.0481.414.099
Info@monfalconeport.it - www.monfalconeport.it
C.F./P.IVA IT00344630314

Pec Direzione

Da: info.monfalconeport@postecert.it
Inviato: lunedì 25 maggio 2015 12:08
A: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: [ID_VIP: 2805]. Procedura di VIA statale relativa al progetto del terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel Porto di Monfalcone e Lisert e opere connesse. Invio parere.
Allegati: lettera MATTM prot. ASPM 3660 dd. 21.05.2015.pdf

In allegato alla presente si trasmette la nostra comunicazione prot. n. 3660 dd. 21.05.2015.

Distinti saluti.

ASPM

Emanuela Gomiscech

--

CCIAA di Gorizia

Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone via Terme Romane n. 5
34074 Monfalcone (GO) - Italy

tel. +39 0481 414097

fax. +39 0481 414099

www.monfalconeport.it

Ai sensi del D.Lgs.196/2003 si precisa che le informazioni contenute in questo messaggio sono riservate ed a uso esclusivo del destinatario. Qualora il messaggio in parola Le fosse pervenuto per errore, La invitiamo ad eliminarlo senza copiarlo e a non inoltrarlo a terzi, dandocene gentilmente comunicazione.

Grazie.

Pursuant to Legislative Decree No. 196/2003, you are hereby informed that this message contains confidential information intended only for the use of the addressee. If you are not the addressee, and have received this message by mistake, please delete it and immediately notify us. You may not copy or disseminate this message to anyone. Thank you.

--