

 REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA	
DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE ED ENERGIA	
Servizio valutazioni ambientali	valutazioneambiente@regione.fvg.it tel + 39 040 3774968 fax + 39 040 3774513/4410 I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

protocollo n. SVA  
riferimento  
allegato  
Trieste,

VIA/494 Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

- Segreteria del Ministro  
*segreteria.ministro@pec.minambiente.it*
- Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali  
Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale  
*dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it*
- Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS  
*ctva@pec.minambiente.it*

**INVIATA UNICAMENTE VIA PEC**

A SMART GAS S.p.A.

*smartgas@pec.vescovinigroup.com*

Allo Studio legale Fracanzani

*marcellomaria.fracanzani@ordineavvocatipadova.it*

e per conoscenza

Al Ministero dello Sviluppo Economico

Segreteria Particolare del Sottosegretario Giacomelli  
*giacomelli.segreteria@pec.mise.gov.it*

- Direzione generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e per le infrastrutture energetiche – Divisione V – Sistemi, mercati, infrastrutture di trasporto e di approvvigionamento del gas naturale  
*dgsaie.div05@pec.mise.gov.it*

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo

- Ufficio di Gabinetto  
*mbac-udcm@mailcert.beniculturali.it*
- Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio  
*mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it*

Alla Direzione Centrale infrastrutture e territorio

*territorio@certregione.fvg.it*

oggetto: : D. Lgs. 152/2006– L.R. 43/1990 - Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale relativa al progetto "Terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia da realizzarsi nel porto di Monfalcone e nelle retrostanti aree industriali (località Lisert) e opere connesse" – proponente: Smart Gas S.p.A. – **Comunicazione.**

In relazione alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui all'oggetto e in riferimento alla nota di data 26 gennaio 2016 dello Studio Legale Fracanzani in nome e per conto di SMART GAS S.p.A., si invia, in allegato, copia della Delibera di Giunta Regionale n. 828 di data 13 maggio 2016.

Nel rimanere a disposizione per eventuali chiarimenti in merito, si porgono cordiali saluti.

IL DIRETTORE DEL SERVIZIO  
- dott.sa Raffaella Pengue -  
*documento informatico sottoscritto  
digitalmente ai sensi del D.Lgs. n. 82/2005*

## Delibera n° 828

Estratto del processo verbale della seduta del

**13 maggio 2016**

**oggetto:**

DLGS 152/2006. TERMINALE DI STOCCAGGIO, RIGASSIFICAZIONE E DISTRIBUZIONE DEL GNL DI PICCOLA TAGLIA DA REALIZZARSI NEL PORTO DI MONFALCONE E NELLE RETROSTANTI AREE INDUSTRIALI (LOCALITÀ LISERT) E OPERE CONNESSE. PROPONENTE: SMART GAS SPA (VIA494) - VERIFICA OSSERVAZIONI ED APPORTI COLLABORATIVI A VALERE ANCHE QUALE ISTANZA DI AUTOTUTELA. NOTA DD. 26.01.2016 DELLO STUDIO LEGALE FRACANZANI RAPPRESENTANTE LEGALE DI SMARTGAS.

<b>Debora SERRACCHIANI</b>	Presidente	presente
<b>Sergio BOLZONELLO</b>	Vice Presidente	assente
<b>Loredana PANARITI</b>	Assessore	presente
<b>Paolo PANONTIN</b>	Assessore	presente
<b>Francesco PERONI</b>	Assessore	presente
<b>Mariagrazia SANTORO</b>	Assessore	presente
<b>Cristiano SHAURLI</b>	Assessore	assente
<b>Maria Sandra TELESCA</b>	Assessore	presente
<b>Gianni TORRENTI</b>	Assessore	presente
<b>Sara VITO</b>	Assessore	assente

**Daniele BERTUZZI** Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

**Visto** il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale;

**Vista** la legge regionale 7 settembre 1990, n. 43, recante l'ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale;

**Visto** il DPR 357/1997 recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;

**Vista** la legge 7 agosto 1990, n. 241 recante Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi;

**Visto** il parere del Presidente della Regione prot. n. 7612/GAB/4.1.1./IND-4 dd. 4 luglio 2015, previa propria deliberazione n. 1443 dd. 17 luglio 2015, con il quale la Regione si esprimeva ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 3 della l.r. 43/1990, ritenendo che non sussistono le condizioni per poter pervenire a un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto, in considerazione delle carenze documentali e progettuali rilevate;

**Vista** la propria deliberazione n. 42 dd. 15 gennaio 2016 con la quale la Regione si esprimeva ai sensi dell'art. 25 del d.lgs. 152/2006 e dell'art. 3 della l.r. 43/1990, ritenendo superata la criticità concernente la composizione qualitativa dei sedimenti e ancora sussistenti le altre numerose e significative criticità e carenze documentali e progettuali e confermando la non sussistenza delle condizioni per poter pervenire a un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto;

**Vista** la nota dd. 26 gennaio 2016 dello Studio legale Fracanzani avente per oggetto "SMART GAS S.P.A. – PROCEDURA EX ART. 8 L.340/2000 SS.MM.II – SUBPROCEDIMENTO DI VIA – ID VIP 2805 avviato in data 22.7.2014 – Terminale di stoccaggi, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel porto di Monfalcone e opere connesse – avvenuta scadenza del termine di conclusione del procedimento – obbligo di emanazione di un provvedimento espresso. PARERE DEL PRESIDENTE DELLA REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA prot. 7612/GAB/4.1.1./IND-4 dd. 23 luglio 2015; DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE n. 42 dd. 15 gennaio 2016: osservazioni ed apporti collaborativi a valere anche quale istanza di autotutela", che in nome e per conto di SMART GAS s.p.a. invita la Regione a rivedere in via di autotutela la propria valutazione espressa nei precitati pareri regionali;

**Rilevato** che nella citata nota la Società, in particolare:

- ritiene immotivate e apodittiche le affermazioni svolte dall'AR in ordine alle significative e numerose carenze documentali e progettuali nell'ambito dei pareri adottati; inoltre ritiene che gli apporti conoscitivi e documentali forniti da Smartgas non siano stati adeguatamente considerati o addirittura non considerati;
- formula, a titolo collaborativo, osservazioni su una serie di argomenti al fine di smentire le carenze e criticità evidenziate dalla Regione, precisando che l'apporto collaborativo fornito non possa essere inteso quale integrazione spontanea e tantomeno avente carattere sostanziale ai sensi dell'articolo 25, comma 3, del d.lgs. 152/2006;
- afferma, alla luce di quanto evidenziato in premessa, che la posizione dubitativa della Regione FVG non ha ragione di essere formulata allo stato degli atti e dei dati forniti dalla Società, come anche meglio precisati nell'istanza di cui trattasi. Ritiene che le affermate carenze istruttorie rilevate e/o criticità affermate non appaiono sussistere in quanto l'AR dispone di tutti gli elementi per poter esprimere un parere di compatibilità ambientale sul progetto presentato;
- invita la Regione " a rivedere, in via di autotutela, la propria valutazione dubitativa esprimendo, nell'ambito del procedimento di VIA statale in corso, parere di compatibilità ambientale del progetto di SMART GAS spa, ritenendo superate le criticità e carenze documentali e progettuali già indicate nel parere regionale..., sussistendone le ragioni di interesse pubblico richieste e tenuto conto degli interessi di SMART GAS e dei controinteressati ...";

**Ritenuto** di esaminare quanto rappresentato nella citata nota dd. 26 gennaio 2016 dello Studio legale Fracanzani al fine di verificare la sussistenza dei presupposti per la revisione o l'annullamento d'ufficio dei precedenti provvedimenti;

**Vista** la relazione istruttoria del Servizio valutazioni ambientali di data 2 maggio 2016 con la quale vengono analizzate e valutate le considerazioni svolte dalla Società in relazione alle singole criticità segnalate dalla Regione nei pareri citati;

**Preso atto** in particolare delle valutazioni svolte per i singoli seguenti punti:

**Modifica della linea di costa**

Gran parte delle controdeduzioni avanzate dal proponente si fondano sull'errata interpretazione delle problematiche rilevate dalla Regione, nonostante sia stato più volte puntualmente segnalato al proponente quale fosse la problematica da affrontare.

Sul punto, la Regione ha ritenuto fondamentale la presentazione di una simulazione idrodinamica delle correnti nelle condizioni di progetto, così come deducibile dalla richiesta di integrazioni avanzata in fase istruttoria e così come evidenziato nel parere del Presidente della Regione del 23 luglio 2015 e nella DGR 42/2016.

A riguardo, c'è da evidenziare come il proponente abbia effettuato una simulazione idrodinamica che, però, è stata impostata sulle condizioni attuali e non sulle condizioni di progetto. Tale analisi, quindi, ha permesso di valutare lo stato dell'arte ma non gli impatti arrecati dalle azioni previste in progetto.

Per questo motivo, la Regione FVG e la Commissione VIA ministeriale hanno richiesto a SMART GAS, nell'ambito del procedimento di VIA, di produrre una simulazione idrodinamica in condizioni di progetto, mirata a valutare la situazione in fase di esercizio e, in particolare, in merito alla possibile formazione di zone di deposito o erosione del fondale che possono influenzare la presenza dei popolamenti di fanerogame marine.

Il proponente non ha presentato quanto richiesto e, conseguentemente, non è stato possibile valutare gli impatti ambientali arrecati.

Le eventuali modifiche al regime di circolazione delle acque nell'ambito circostante alle opere previste, infatti, potrebbero determinare alterazioni nei processi di sedimentazione sul fondo marino con potenziali conseguenze anche sui popolamenti di fanerogame marine. Inoltre lo stesso proponente nel Paragrafo 5.4.7 del SIA ha dichiarato 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 delle correnti nell'area vasta di riferimento. Tale affermazione non è suffragata da simulazioni e analisi più approfondite, quindi potenzialmente si potranno verificare impatti non solo sulle superfici direttamente interferite ma anche su quelle limitrofe.

In conclusione le opere a mare, oltre a determinare un'occupazione permanente su ampie superfici che coinvolgono anche praterie di fanerogame marine, possono potenzialmente determinare modifiche al regime idrodinamico nell'ambito circostante alle opere realizzate. Tali modifiche non sono state analizzate in modo approfondito con un modello idrodinamico, come richiesto dall'AR, e, quindi, potenzialmente si potranno verificare impatti anche sulle biocenosi del fondale nella zona circostante alle nuove opere, internamente ai siti Natura 2000 nei quali sono presenti anche popolamenti di fanerogame marine. Questo fatto può determinare potenziali ripercussioni anche sulle specie di interesse comunitario presenti in quest'ambito e sull'ecosistema marino complessivo.

Sull'argomento, i pareri collaborativi dei Servizi coinvolti e competenti nelle specifiche materie, hanno evidenziato la medesima problematica e, cioè, l'impossibilità di esprimere un parere a riguardo in carenza dei documenti richiesti.

Per quanto riguarda lo Studio redatto dal Dipartimento di Scienze della Vita dell'Università di Trieste, si fa presente che esso è stato valutato e preso in considerazione già nell'istruttoria svolta a luglio 2015 e le conclusioni a cui si è successivamente pervenuti, in un

bilancio complessivo degli impatti, hanno tenuto conto delle informazioni presenti in tale Studio.

In considerazione di quanto sopra rilevato si ritengono fondate le carenze e criticità segnalate nei pareri regionali (nota del Presidente della Regione FVG del 23 luglio 2015 e DGR 42/2016).

#### **Sulla valutazione d'incidenza**

Per quanto riguarda l'affermazione del proponente che *"il sito di intervento si trova a pochi metri da un'area portuale e industriale dove operano gru e mezzi di sollevamento alte 80 m e sono presenti ampi capannoni industriali di altezza compresa tra i 22 e i 30 metri. Dunque, la presenza di serbatoi dell'altezza di 40 metri (36 m in realtà) e della torcia (spenta), poco possono aggiungere in termini di disturbo all'avifauna tutelata dalle direttive comunitarie"*, si evidenzia come l'attuale area portuale non sia limitrofa al sito Natura 2000 bensì sia separata da quest'area da fasce prevalentemente vegetate, comprese nel SIN "Canneto del Lisert" che costituisce una zona buffer che riduce progressivamente il disturbo arrecato, mentre l'impianto GNL sarà ubicato ben più vicino all'area tutelata.

Le gru, infatti, sono posizionate in banchina dove attraccano le navi ad una distanza approssimativa di circa 1500 metri, mentre i capannoni esistenti più vicini si trovano a circa 700 metri dalla porzione di colmata tutelata in quanto ZSC/SIC. I serbatoi di SMART GAS, invece, verrebbero posizionati a circa 200 metri dalla zona tutelata.

Per quanto riguarda il Piano di riqualificazione paesaggistica e ambientale dell'area proposto da Smart Gas, relativamente al quale il proponente sostiene non sia stato fatto alcun cenno, si evidenzia invece che nella Relazione istruttoria di luglio 2015 sono state fatte diverse valutazioni che di seguito si riassumono brevemente:

- Gli interventi di gestione naturalistica proposti nell'ambito del progetto di escavo del canale del porto di Monfalcone (VIA 476), andrebbero coordinati con quelli previsti nello Studio di riqualificazione ambientale presentato da Smart Gas, nel caso in cui entrambi i progetti venissero realizzati;
- Il livello di progettazione di tali interventi comunque dovrebbe essere maggiormente sviluppato in modo da valutare compiutamente la fattibilità di tali interventi e se i potenziali benefici apportati non siano controbalanciati da eventuali ripercussioni su habitat e specie tutelati;
- In funzione delle indicazioni del Piano di gestione dei siti Natura 2000 del Carso dovrebbe essere anche valutato nel dettaglio dove permettere gli interventi per la fruizione e dove invece impedire l'accesso in modo da garantire il minimo disturbo nelle zone di maggior rilievo da un punto di vista faunistico.

Il Piano di riqualificazione proposto dal proponente è stato, quindi, adeguatamente preso in considerazione nell'ambito dell'istruttoria ma, anche se costituisce un elemento positivo nella valutazione complessiva degli aspetti naturalistici, presenta ancora alcuni aspetti lacunosi che andrebbero opportunamente colmati come sottolineato anche dal Servizio paesaggio e biodiversità che ritiene necessari approfondimenti in merito al coordinamento tra gli interventi di mitigazione generale previsti in sede di VIA nazionale del progetto di dragaggio del canale di accesso al porto e interventi mitigativi proposti dal progetto Smart Gas.

In considerazione di quanto sopra rilevato si ritengono fondate le carenze e criticità segnalate nei pareri regionali (nota del Presidente della Regione FVG del 23 luglio 2015 e DGR 42/2016).

#### **Sulla componente atmosferica**

Il parere regionale evidenzia svariate lacune circa la componente atmosferica, sia nelle condizioni di progetto, sia per la fase di cantiere. In relazione alle condizioni di progetto, il proponente non effettua controdeduzioni e, di conseguenza, le criticità e lacune evidenziate rimangono valide.

Riguardo alla fase di cantiere, il parere regionale evidenzia la carenza di adeguate valutazioni circa l'innalzamento delle polveri provocato dal passaggio dei mezzi su strade sterrate. Tale

componente, infatti, costituisce la parte verosimilmente più rilevante dell'impatto sulla componente atmosferica.

SMART GAS S.p.A., invece, osserva come, a sua detta, il SIA contenga un'analisi dettagliata della quantificazione delle emissioni di tutto il cantiere.

Tale affermazione non può essere condivisa.

Nei documenti citati da SMART GAS S.p.A., si conferma l'assenza di alcuna valutazione nei confronti dell'innalzamento delle polveri provocato dal passaggio dei mezzi su strade sterrate.

Risultano, di fatto, inconferenti le considerazioni circa il piano di monitoraggio previsto dallo stesso proponente – e non ancora validato da ARPA FVG – in quanto non colmano la carenza evidenziata. L'attività di monitoraggio della qualità dell'aria non viene messa in discussione dalla DGR 42/2016, così come non viene criticata l'ubicazione delle stazioni di monitoraggio.

Le mitigazioni elencate dal proponente, come indicato anche dal parere ARPA, sono riportate sommariamente senza indicare quando e come verranno applicate. Difatti, la DGR n. 42/2016 evidenzia una "mancata specificazione circa l'applicazione delle mitigazioni elencate" delle quali non è stata dimostrata, tra le altre cose, l'utilità, l'effetto mitigativo, i criteri di applicazione e le modalità d'intervento.

La trascurabilità delle emissioni di polveri generate dal passaggio dei mezzi dichiarata da SMART GAS non è stata in alcun modo suffragata da alcuna valutazione tecnica da parte del proponente e la mera affermazione non consente una corretta ed esaustiva valutazione ambientale. Tale carenza risulta ulteriormente acuita dalla tipologia del percorso utilizzato dai mezzi e dall'entità del traffico indotto dalle lavorazioni in progetto.

Sulla base delle considerazioni di cui sopra, quindi, il motivo di carenza e criticità segnalato dalla Regione rimane confermato.

#### **Sul Piano di Monitoraggio**

La DGR 42/2016 evidenzia che "La stessa ARPA FVG, deputata alla pronuncia definitiva del documento, ritiene che la proposta di piano di monitoraggio non può, in tale fase, ritenersi completa in quanto le frequenze di campionamento non risultano adeguatamente rappresentative delle condizioni meteomarine, posto che non è stata presentata una simulazione idrodinamica in condizioni di progetto che possa fornire utili informazioni sul regime delle correnti e sulle influenze che esse possono avere".

Le frequenze di campionamento, quindi, non risultano adeguatamente rappresentative delle condizioni meteomarine.

Il proponente dichiara che le attività di monitoraggio avverranno in continuo e, quindi, a sua detta è impossibile che la Regione FVG lamenti una carenza nelle frequenze di monitoraggio.

In realtà le uniche misurazioni previste in continuo sono quelle relative alle caratteristiche chimico – fisiche per la definizione della qualità dell'acqua (cfr. pag. 22 e 23 del Piano di Monitoraggio Ambientale).

Durante i dragaggi, di fatto, il parametro maggiormente significativo e cioè la torbidità, verrà misurato con cadenza mensile. Il proponente, infatti, prevede l'utilizzo di un torbidimetro a sensore ottico solamente per le misure da imbarcazione la cui frequenza di rilevazione è MENSILE. Il torbidimetro non è previsto nelle misurazioni in continuo.

I rilievi posti da ARPA e, successivamente, dal parere regionale risultano, quindi, fondati.

In relazione alla controdeduzione circa la stazione di "bianco", il proponente critica il fatto che l'AR non abbia proposto una soluzione alternativa all'ubicazione della stazione prevista in progetto. Come noto, in realtà, non spetta all'Amministrazione Regionale proporre modifiche al progetto o al Piano di Monitoraggio Ambientale proposto su istanza di parte e, conseguentemente, la critica sollevata non risulta fondata.

Anche in relazione alla correlazione tra condizioni meteomarine e eventuale sospensione dei lavori, il proponente critica il parere regionale in quanto, a sua detta, avrebbe omesso la

valutazione di una componente positiva del progetto ovvero il rilascio di una garanzia fideiussoria a favore di tutti i miticoltori.

A questo proposito si fa presente che il proponente ha previsto una corretta e cautelativa garanzia fideiussoria a favore dei miticoltori ma il Piano di Monitoraggio Ambientale ha lo scopo di valutare tutti gli effetti derivanti dalla realizzazione del progetto sull'intero ambiente all'interno dell'area vasta.

La risoluzione delle potenziali problematiche legate alla molluschicoltura non può dirimere, da sola, la criticità e la carenza evidenziate dalla Regione circa il monitoraggio delle componenti ambientali potenzialmente impattate dai lavori di dragaggio.

Come sopra dimostrato, inoltre, le misurazioni in continuo previste nel Piano di Monitoraggio Ambientale non forniscono garanzie circa l'assenza di impatti e nemmeno circa la possibilità di rilevare eventuali impatti non preventivati.

I sistemi di dragaggio utilizzati non consentono di ritenere sicura, e quindi esente da monitoraggio, l'attività progettata.

### **In relazione al traffico portuale**

La Regione FVG evidenzia l'assenza di uno studio che rilevi l'attuale grado di occupazione del canale del porto. Il proponente, di fatto, non controdeduce tale affermazione che, evidentemente, rimane fondata. Gli studi presentati, infatti, mirano unicamente ad evidenziare la fattibilità delle manovre di entrata e rivoluzione delle gasiere all'interno del porto e delle operazioni di ormeggio e disormeggio.

Fatto ancora più rilevante è l'assenza di valutazioni circa il massimo sviluppo del traffico marittimo che il canale di accesso può sostenere. Tale valutazione avrebbe dovuto, necessariamente, essere messa in relazione con l'attuale grado di occupazione del canale di accesso. Non è stato, quindi, possibile comprendere se le 22 navi in progetto vadano a saturare la capacità di transito del canale stesso o ne determinino un minimo aggravio.

Le uniche informazioni circa la reale interferenza con il traffico portuale e circa il grado di occupazione del canale di accesso sono rinvenibili sporadicamente all'interno dei documenti presentati. Tali dati sono spesso contrastanti tra loro, scarsamente circostanziati e di difficile contestualizzazione.

Il proponente ritiene che nel parere regionale siano state erroneamente accomunate le navi gasiere alle bettoline per il carico del GNL destinato alle operazioni di bunkeraggio e, per questo motivo, tale parere sia pervenuto alla conclusione che siano necessarie 450 ore all'anno per la quantificazione del reale grado di occupazione del canale di accesso determinato dalle gasiere.

Tale critica risulta infondata in quanto lo stesso proponente, con le integrazioni volontarie fornite a maggio 2015 dichiara che i tempi complessivi per lo svolgimento delle operazioni da parte delle 22 navi gasiere da 125,000 m<sup>3</sup> di capacità, sono di circa 20-21 ore ciascuna, così ripartiti:

- 3 ore circa per le operazioni di manovra e di attracco;
- 3 ore circa per la preparazione alla fase di scarica;
- 11 ore circa per la scarica del GNL;
- 2 ore circa per l'espletamento delle operazioni preliminari alla partenza (drenaggio e soffiatura dei bracci, scollegamento bracci, preparazione documenti, i tempi di drenaggio e soffiatura dipendono molto dall'impianto);
- 2 ore per disormeggio e manovra di uscita.

La Capitaneria di Porto di Monfalcone con nota prot. 12826 di data 26 giugno 2015, resa anche disponibile al proponente a seguito di specifica richiesta di accesso agli atti, aveva ritenuto di anticipare che "Intorno alla nave gasiera si prevederà, similmente a quanto già attuato presso impianti analoghi, un perimetro di sicurezza nel quale sarà vietata la navigazione a tutte le altre unità". Tale prescrizione comporta, di fatto, la totale interdizione del traffico portuale a causa della estrema vicinanza tra la banchina di ormeggio della nave gasiera ed il canale di accesso al porto. Posto che altre navi, salvo casi eccezionali, non potranno entrare o uscire dal Porto di Monfalcone per tutte le 21 ore di operazioni



necessarie per lo scarico del GNL, moltiplicando 21 ore per 22 navi/anno si perviene a 462 h/anno di CANALE INTERDETTO, pari al 5.27 % dell'anno solare (8760 h/anno), a causa delle attività previste da Smart Gas. Il numero di ore indicato dalle Regione FVG, quindi, è stato frutto di una semplice moltiplicazione di fattori dichiarati dallo stesso proponente, successivamente approssimati per difetto. La Regione FVG, di fatto, non ha considerato, ad ulteriore tutela del proponente, il traffico indotto dalle bettoline per le attività di bunkeraggio che potrebbe, anch'esso, determinare delle ulteriori, e non attualmente preventivabili, limitazioni al traffico navale.

La dichiarazione fatta da SMART GAS S.p.A. circa le ore di interferenza con il traffico portuale per sole 242 ore/anno determinata dalla presenza di una gasiera è contraddittoria con quanto dichiarato dallo stesso proponente nei documenti agli atti. Tali 242 ore/anno, infatti, solo relative alle sole ore di scarica del GNL (11 ore per nave) e non considerano, invece, le 20-21 ore necessarie per ogni nave gasiera per lo svolgimento delle operazioni che, alla luce del parere della Capitaneria di Porto, inibiranno completamente il traffico portuale.

Il valore di 2.76% di interferenza citato dal proponente, inoltre, deriva dalla proporzione tra le 242 h/anno necessarie alle gasiere per il solo scarico del GNL e le 8760 ore di un anno solare (365 gg per 24 h).

Da rilevarsi che, sempre nel parere della Capitaneria di Porto di Monfalcone, si anticipava che "Per questioni di sicurezza, i movimenti navali della gasiera saranno ammessi solo in condizioni di buona visibilità e comunque mai durante l'orario notturno".

Posti i rilievi sopra descritti, l'interferenza riportata da SMARTGAS per la valutazione dell'impatto, non può essere ritenuta attendibile.

Non risulta, quindi comprensibile nemmeno quanto affermato dal proponente che "Qualora SMART GAS concentrasse gli arrivi nei fine settimana potrebbe avvicinarsi allo "zero assoluto", essendo l'operatività del porto di Monfalcone quasi nulla nei giorni festivi" in quanto il suo calcolo per la determinazione di interferenza tiene già conto anche dei giorni festivi (365 gg/anno 24/24 h).

In conclusione, per quanto sopra espresso, permangono le carenze e criticità segnalate con il parere del Presidente della Regione di data 23 luglio 2015 e con la DGR 42/2016.

A riguardo si rileva ulteriormente che:

- il parere della Capitaneria di Porto di Monfalcone è stato menzionato sia nell'istruttoria svolta, sia nella DGR 1443/2015 che effettua le valutazioni sull'intero progetto. Il suddetto parere collaborativo non è stato allegato al parere regionale alla stregua di qualsiasi altro parere ricevuto, trattandosi di un parere collaborativo endoprocedimentale.
- non è stato inviato al Ministero dell'Ambiente alcun parere collaborativo endoprocedimentale e quindi non è stato inviato neanche il parere dei tre citati "operatori portuali minori".
- il parere della Compagnia Portuale di Monfalcone, così come il parere espresso dagli altri operatori portuali, non ha portato elementi conoscitivi, adeguatamente supportati da dati/studi circostanziati, in relazione agli impatti ambientali indotti dal progetto.

### **Sugli impatti paesaggistici**

Le controdeduzioni presentate dal proponente non fanno che ribadire quanto riportato nella documentazione agli atti e sulla quale si sono espressi i vari Enti ed Uffici. Preme sottolineare come tra questi ultimi sia presente il Servizio paesaggio e biodiversità il quale, tra le sue competenze annovera il rilascio delle autorizzazioni paesaggistiche.

Il sopraccitato Servizio paesaggio e biodiversità ha espresso, nell'ambito della VIA, un parere negativo riguardo il progetto SMART GAS, specificando che "...le opere in progetto sarebbero visibili da molteplici punti di vista quali il Villaggio del Pescatore, il Fiume Timavo, i rilievi retrostanti, il Lido di Panzano e soprattutto il Castello di Duino. Si osserva inoltre che le alternative presentate (ad Est, tratto tra la Foce del Fiume Timavo e Duino Aurisina, ad Ovest, tratto tra il promontorio di Panzano e la Foce del Fiume Isonzo) non possono essere considerate ottemperanti a quanto previsto dal DPCM 12.12.2015 (la proposta progettuale dovrà motivare

le scelte localizzative e dimensionali in relazione alle alternative praticabili) ed anche la nuova cassa di colmata sembra contribuire di molto alla percezione delle nuove strutture anche da punti più lontani e di alto valore paesaggistico-culturale quali il Castello di Duino.

Tutto ciò premesso, si ritiene che l'intervento proposto, consistente nella "Realizzazione di un terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia da realizzarsi nel porto di Monfalcone e nelle retrostanti aree industriali (località Lisert) e opere connesse" è tale da avere un forte impatto visivo sia dai rilievi retrostanti che dalle zone limitrofe, comprese quelle tutelate delle foci del Timavo, nonché da tutta la costa ed interferisce con il paesaggio esistente ricco di storia e di elementi naturali da salvaguardare. Si valuta che il contesto paesaggistico non possa assorbire quel tipo di alterazione e che non sembrano possibili misure di mitigazione se non lo spostamento in altro sito dell'impianto".

Come evidenziato in istruttoria datata 15 luglio 2015, anche il Comune di Monfalcone e il Comune di Duino – Aurisina rilevano carenze documentali in relazione alla componente paesaggistica, evidenziando l'assenza di adeguati fotoinserti effettuati dal mare, posto che il bene tutelato è costituito dalla fascia costiera, la quale risulta maggiormente visibile dal mare, concludendo che le integrazioni proposte non consentono tuttora una valutazione dei reali impatti paesaggistici sul territorio.

Riguardo il progetto di mitigazione a verde del terminale, già in istruttoria datata 15 luglio 2015 si rilevava che il mascheramento dell'impianto previsto non potrà avere grossi effetti di mascheramento viste le altezze in gioco dei serbatoi, alti 39 m s.l.m.m. e aventi diametro di 60 metri, e vista l'altezza in gioco della torcia, alta 73 m s.l.m.m.

Tale considerazione era stata, altresì, ripresa anche dal Comune di Monfalcone.

Il progetto del rigassificatore, infine, si colloca in area portuale ma ai margini della stessa e in una zona portuale del tutto singolare, in cui è più prossima ad un'area naturalistica tutelata a livello europeo (ZSC e SIC) piuttosto che alla reale attività portuale. In particolare, poi, il rigassificatore in progetto è stato ubicato in un'area interna al SIN "Canneto del Lisert" che, pur non rivestendo alcuna forma di tutela vincolante per norma, è caratterizzata da una certa valenza naturalistica e riveste un'importante fascia cuscinetto nei confronti delle aree tutelate dalla Rete Natura 2000.

In considerazione di quanto sopra rilevato si ritengono fondate le carenze e criticità segnalate nel parere del Presidente della Regione FVG del 23 luglio 2015 e nella DGR 42/2016.

#### **Circa l'analisi costi-benefici e la valutazione delle alternative**

Il proponente rimanda a documenti già presentati in marzo 2015 e oggetto di specifica valutazione, come riportato nell'istruttoria datata 15 luglio 2015. Il capitolo 4 dell'istruttoria, infatti, tratta specificatamente il tema dell'analisi costi – benefici, al quale si rimanda per una specifica ed esaustiva valutazione.

La DGR 1443/2015, così come la DGR 42/2016, evidenzia la mancanza di una corretta ed esaustiva analisi costi – benefici. La presenza del documento citato da SMART GAS S.p.A. non esaurisce, di per sé, la problematica di adeguatezza del documento stesso.

Nel merito, infatti, le integrazioni fornite dal proponente nel marzo 2015 argomentano in linea generale e qualitativa senza condurre alcuna valutazione in termini analitici del beneficio netto generato dal progetto. Quanto considerato si basa sostanzialmente su concetti riconducibili all'equilibrio generale tra domanda ed offerta limitata all'attività dell'operatore privato, nonostante il fatto che il progetto presentato non si possa considerare puramente "privato", quantomeno per la parte che incide su beni pubblici, come ad esempio l'utilizzo del canale di accesso al porto, la modifica della linea di costa, gli eventuali vincoli e/o fasce di rispetto imposte per ragioni di sicurezza, ecc. In esito all'osservazione formulata ci si attendeva una analisi che considerasse sia i costi e benefici primari, determinati da effetti diretti del progetto, che i costi e benefici secondari, determinati, invece, da effetti indiretti. Tale valutazione non è stata affrontata. In particolare, i costi ambientali non sono stati né determinati né quantificati. I benefici ambientali che il proponente riporta sommariamente, senza quantificare, sono benefici di natura indiretta e

strettamente connessi alla compensazione, a detta dello stesso proponente, degli impatti arrecati.

Riguardo, invece, la valutazione delle alternative progettuali, il proponente rimanda unicamente alla documentazione già agli atti e già oggetto di valutazione all'interno dell'istruttoria datata 15 luglio 2015, all'interno della quale il capitolo 5 tratta specificatamente tale valutazione delle alternative progettuali.

Dalla lettura della relativa documentazione si comprende come l'analisi delle alternative sia lacunosa sia in relazione all'opzione zero, sia in relazione alle alternative progettuali praticabili.

A riguardo, inoltre, si ritiene più che esaustivo quanto argomentato in proposito con la DGR n. 1443/2015 e con DGR n. 42/2016 che viene richiamato integralmente.

#### **Circa la sussistenza di impatti cumulativi**

Smart Gas asserisce di aver proposto di unificare gli escavi proprio per evitare la sussistenza di impatti cumulativi.

La problematica consiste nel fatto che l'iter di approvazione di un progetto pubblico quale quello portato avanti dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, sulla base di specifica delegazione amministrativa da parte della Regione FVG, non può essere subordinato alla volontà di un privato e all'esito favorevole delle procedure amministrative portate avanti dallo stesso.

L'opzione di unificare gli escavi proposta da SMARTGAS, quindi, risulta alquanto improbabile allo stato dell'arte e, per questo motivo, era stato richiesto di valutare la potenziale sovrapposizione degli effetti e la cumulabilità degli impatti.

Di fatto, però, non è stata fatta alcuna valutazione degli impatti cumulativi.

A riguardo, la DGR 42/2016 argomenta esaustivamente tale concetto: "Si rileva come la possibilità di effettuare un dragaggio unico è una delle alternative che potrebbero verificarsi ma di sicuro non l'unica, anche in considerazione delle non trascurabili problematiche in ordine alla fattibilità amministrativa ed economica di unificare due progetti di cui uno pubblico ed uno privato. La richiesta di valutazione degli impatti cumulativi, infatti, non mirava ad unificare gli escavi ma a valutare l'eventualità che il progetto SMART GAS venga autorizzato prima del progetto dell'Azienda Speciale. Proprio per questo è stato richiesto di valutare gli impatti cumulativi dei due progetti, posto che è quantomeno incerta la possibilità di unificarli".

Riguardo il tracciato del metanodotto, invece, il proponente stesso ammette che tale argomento non è stato da lui compiutamente affrontato.

Il proponente sottolinea che la posizione critica nei confronti del tracciato del progettato metanodotto espressa dal Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia, è pervenuta in data 2 ottobre 2015, ossia dopo la consegna delle integrazioni richieste e comunque a termini del procedimento ormai scaduti.

Si evidenzia che l'individuazione delle interferenze del progetto con conseguente valutazione degli impatti cumulativi costituisce un onere per il proponente del progetto a cui ottemperare preventivamente ed esaustivamente nella presentazione della documentazione di SIA (ovvero in sede di integrazioni). La citata posizione critica del Commissario Delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia-Trieste) ed il raccordo Villesse-Gorizia dimostra unicamente, in concreto, la carenza progettuale.

L'ipotesi prospettata dal proponente di un percorso alternativo appare priva di concreta utilità in quanto non adeguatamente circostanziata e non allegata alla documentazione presentata ai fini della procedura di VIA. La Regione FVG, quindi, non è stata messa nelle condizioni di verificare alcuna soluzione alternativa.

#### **Altre criticità**

Il parere regionale evidenzia la parziale inadeguatezza delle informazioni fornite dal proponente in ordine al conferimento in cassa di colmata di terre e rocce da scavo di cui non sia possibile il riutilizzo.

Il proponente, invece, focalizza la propria attenzione sulla gestione dei materiali da dragaggio, che non sono oggetto di alcuna critica in tale sede.

La rappresentata carenza, quindi, non è indirizzata alla gestione dei sedimenti marini ma alla gestione del materiale escavato a terra per la realizzazione delle opere necessarie.

Anche con riguardo a quanto dichiarato dal proponente circa la gestione delle terre e rocce da scavo, si ritiene di confermare quanto valutato nell'istruttoria di luglio 2015.

I dubbi e le carenze segnalate, da ultimo, nella DGR 42/2016, quindi, rimangono fondate.

In relazione al clima acustico SMART GAS S.p.A. afferma che, per limitare la rumorosità delle attività di cantiere, è stato previsto l'utilizzo di pannelli fono assorbenti. A riguardo si rileva, invece, che in nessuno dei documenti di SIA o di VINCA presentati dal proponente si prevede l'utilizzo di pannelli fono assorbenti per la riduzione dell'impatto acustico determinato dalle attività di cantiere

La DGR 1443/2015 e la DGR 42/2016 evidenziavano, in realtà, l'impossibilità nel determinare l'assenza di impatti a carico della componente avifaunistica, che risulta essere l'elemento forse più sensibile a tale pressione, posto il contesto territoriale in cui s'inserisce tale terminale di rigassificazione. Le rilevazioni empiriche hanno riguardato un periodo poco rappresentativo dell'anno medio e del periodo di maggior sensibilità faunistica e le simulazioni effettuate non hanno tenuto conto dell'effetto complessivo determinato da tutti i fattori emissivi.

Il rispetto dei limiti acustici previsti dalla zonizzazione, inoltre, non consente alcuna valutazione nei confronti dell'avifauna.

Tali considerazioni non vengono smentite dal proponente e, conseguentemente, vengono ritenute valide e fondate.

A riguardo si rileva come anche il Servizio paesaggio e biodiversità, nel parere reso in data 9 luglio 2015, abbia rilevato le medesime lacune e criticità.

Il transito di convogli ferroviari, il brillamento di ordigni bellici e la presenza di gare abusive di motocross non portano alcun elemento aggiuntivo nella valutazione circa l'eventuale compatibilità ambientale del progetto SMART GAS.

Conseguentemente il rilievo avanzato con il parere del Presidente del 23 luglio 2015 e con la DGR 42/2016 circa l'impatto acustico risulta fondato.

### **Sui pareri pervenuti**

SMART GAS ritiene che il parere regionale abbia indicato come "negativi" alcuni pareri resi dai vari Enti ed Uffici nell'ambito dell'istruttoria svolta dalla Regione FVG e che tale fatto potrebbe influenzare negativamente la Commissione VIA ministeriale, competente a rendere il giudizio tecnico – scientifico.

A riguardo vale la pena premettere innanzitutto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale del Ministero è organo di elevata professionalità e competenza tecnica e scientifica che prende in considerazione le varie osservazioni intervenute nel procedimento valutando autonomamente il merito delle questioni e non le interpretazioni delle stesse.

Secondariamente si evidenzia che il proponente, nelle controdeduzioni in questione, tralascia le conclusioni a cui perviene ogni singolo parere.

Volendo, in ogni caso, esaminare nello specifico i pareri collaborativi citati dal proponente, nonostante non sia di alcuna utilità ai fini della valutazione che la Commissione VIA ministeriale deve assumere, è di tutta evidenza come essi siano, nella loro visione d'insieme, da ritenersi negativi.

A titolo esemplificativo si prenda in esame il parere del Servizio paesaggio e biodiversità TBP/18845 dd. 9.7.2015 il quale, dopo una breve descrizione degli aspetti positivi e negativi legati al progetto, conclude sottolineando come in assenza di garanzie sulla non sussistenza di interferenze tra l'impianto e sito Natura 2000 e sulla certezza che le opere mitigative

determineranno un incremento della funzionalità ecologica di ambienti sottoposti a forte disturbo, l'opera non potrà essere considerata compatibile con il contesto ambientale determinando una incidenza negativa su habitat e specie protette.

Analoga argomentazione può essere riferita anche ai pareri espressi dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, dal Servizio pianificazione territoriale, dal Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e dal Servizio mobilità.

Pertanto l'interpretazione data dall'ufficio regionale ai pareri resi nell'ambito istruttorio e riportati nella DGR 1443/2015 e nella DGR 42/2016 può ritenersi fondata e confermata;

**Preso atto**, altresì, delle conclusioni della citata relazione istruttoria secondo la quale *"La Società Smartgas ha formulato a titolo collaborativo osservazioni su una serie di argomenti al fine di smentire le carenze e criticità evidenziate dalla Regione, precisando che l'apporto collaborativo fornito non possa essere inteso quale integrazione spontanea e tantomeno avente carattere sostanziale ai sensi dell'articolo 25, comma 3, del d.lgs. 152/2006.*

*Dalla disamina è emerso che gli elementi conoscitivi forniti da Smartgas - che secondo il proponente evidenzerebbero la sussistenza in atti degli elementi informativi necessari a valutare la compatibilità ambientale - sono già in possesso dell'AR e che le varie considerazioni e osservazioni svolte sono prive di un rilievo tale da consentire il superamento delle carenze evidenziate.*

*Non sussistono i presupposti per procedere in via di autotutela alla revisione o all'annullamento dei precedenti pareri regionali.*

*Quanto rappresentato dalla società nella nota del 26 gennaio 2016 non ha fornito un concreto e utile apporto che consente all'AR di avere a disposizione gli elementi essenziali per la valutazione completa e adeguata del progetto. Questo rileva per tutte le carenze e criticità documentali e progettuali evidenziate nei pareri regionali (nota Presidente Regione FVG dd. 23 luglio 2015 e DGR n. 42/2016).";*

**Ritenuto** di concordare con i contenuti della citata relazione del Servizio valutazioni ambientali;

**Ritenuto** di confermare quanto già considerato nelle proprie citate DGR n.1443/2015 e n. 42/2016 in ordine al fatto che la mancanza di indispensabili elementi conoscitivi e di dati concernenti il progetto in esame non consente di escludere, con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi per la salute umana e l'ambiente;

**Su proposta** dell'Assessore regionale all'ambiente ed energia;

La Giunta regionale all'unanimità

### **Delibera**

- 1.** Di ritenere che non sussistono i presupposti per la revisione o l'annullamento in autotutela dei precedenti pareri regionali.
- 2.** Di confermare, per le motivazioni già espresse nelle proprie precedenti deliberazioni n. 1443/2015 e n. 42/2016, che non sussistono le condizioni per poter pervenire a un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto.
- 3.** Di dare mandato alla Direzione centrale ambiente ed energia di comunicare la presente deliberazione al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, alla Società Smart gas e a tutti gli altri destinatari della citata nota dd. 26 gennaio 2016.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE