

 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
Direzione generale per le valutazioni e le autorizzazioni
ambientali
Divisione II – Sistemi di valutazione ambientale
via Cristoforo Colombo, 44
00147 – ROMA
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Al Ministero dell'Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare
Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e
VAS
Via C. Colombo, 44
00147 – ROMA
ctva@pec.minambiente.it

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo
Direzione generale belle arti e paesaggio
Servizio III - Tutela del paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 – ROMA
mbac-dg-beap.servizio3@mailcert.beniculturali.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 si invia, in allegato, copia della Delibera di Giunta Regionale n. 42 di data 15 gennaio 2016.

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

Distinti saluti

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

SVA/DATI

Delibera n° 42

Estratto del processo verbale della seduta del
15 gennaio 2016

oggetto:

DLGS 152/2006 - LR 43/1990 - DPR 357/1997 - VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE DI COMPETENZA STATALE RELATIVA AL PROGETTO PER LA COSTRUZIONE DI UN TERMINALE DI STOCCAGGIO, RIGASSIFICAZIONE E DISTRIBUZIONE DEL GNL DI PICCOLA TAGLIA NEL PORTO DI MONFALCONE IN PROVINCIA DI GORIZIA E LISERT E OPERE CONNESSE (VIA 494) - SMART GAS SPA.

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

Daniele BERTUZZI Segretario generale

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

Vista la direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, n. 85/377/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale ed in particolare la Parte seconda che disciplina anche la valutazione di impatto ambientale;

Visto in particolare l'art. 25 del predetto decreto legislativo che prevede la consultazione della Regione interessata nell'ambito delle procedure di competenza statale;

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

Visto in particolare l'art. 3 della predetta legge regionale con la quale è prevista la procedura per l'espressione del parere regionale all'interno delle Via di competenza statale;

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;

Rilevato che è in corso presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il procedimento di Valutazione di impatto ambientale VIA e contestuale VINCA concernente il *Progetto per la costruzione di un terminale di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione del GNL di piccola taglia nel porto di Monfalcone in provincia di Gorizia e Liserz e opere connesse*;

Vista la relazione istruttoria di data 15 luglio 2015 del Servizio valutazioni ambientali;

Vista la propria deliberazione n. 1443 di data 17 luglio 2015;

Visto il parere del Presidente della Regione prot. 7612/GAB/4.1.1/IND-4 di data 23 luglio 2015;

Rilevato che nel citato parere la Regione ha rappresentato tra le numerose e significative criticità e carenze documentali e progettuali, anche l'assenza dei dati di caratterizzazione dei sedimenti marini oggetto dell'intervento;

Vista la nota prot. DVA-2015-21581 di data 24 agosto 2015 con cui il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha informato la Regione FVG che la società SMART GAS S.p.A. aveva presentato della documentazione integrativa inerente i dati e gli esiti dei rilievi derivanti dall'attività di caratterizzazione dei sedimenti marini;

Rilevato che nella predetta nota il Ministero comunicava la necessità che la Regione esaminasse la predetta documentazione anche in ragione di una eventuale revisione o integrazione del parere espresso, chiedendo conseguentemente alla società SMART GAS S.p.A. di inviare la stessa anche agli Uffici regionali;

Vista la nota di data 27 agosto 2015 con cui la società SMART GAS S.p.A. ha provveduto all'invio della documentazione in oggetto;

Vista la nota prot. DVA-2015-0022505 dell'8 settembre 2015 con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha chiesto, tra l'altro, alla Regione FVG se, sulla base della documentazione integrativa, intendesse modificare/integrare il parere "interlocutorio" già espresso;

Dato atto che il Servizio valutazioni ambientali della Direzione Centrale ambiente ed energia ha richiesto, con nota prot. SVA/24307/VIA/494 di data 21 settembre 2015, un parere ad ARPA FVG di supporto tecnico – scientifico in relazione ai dati di caratterizzazione dei sedimenti marini;

Vista la nota prot. 32408 di data 25 settembre 2015 inviata dall'ARPA FVG in cui si segnalava che il processo di validazione dei dati da parte di ARPA FVG, avviato sulla base di specifica convenzione stipulata tra SMART GAS S.p.A. e ARPA FVG, era ancora in corso;

Vista la nota di data 30 settembre 2015 di SMART GAS S.p.A. alla quale veniva allegata la relazione di validazione effettuata da ARPA FVG nei confronti delle attività in campo e delle analisi effettuate sui sedimenti marini derivanti dal dragaggio del canale di accesso e del porto di Monfalcone, in cui si comunicava di aver completato la propria attività e che a conclusione della medesima i risultati analitici ottenuti potevano essere considerati validabili ai sensi del D.M. 24.1.1996;

Vista la nota prot. 36941 di data 30 ottobre 2015 inviata dall'ARPA FVG nella quale si evidenziava che, viste le analisi di caratterizzazione del materiale da escavare, così come validate da ARPA FVG, i sedimenti derivanti dal dragaggio possono essere gestiti come da Progetto, in quanto, con particolare riferimento al parametro Mercurio, presentano concentrazioni inferiori di due ordini di grandezza rispetto al limite di legge e, quindi, viene garantito un ampio margine di sicurezza ambientale;

Rilevato che nella citata nota dd. 30 ottobre 2015, ARPA FVG ha evidenziato che, in merito agli altri aspetti non affrontati nella nota medesima, rimangono valide le considerazioni riportate nel parere ARPA FVG prot. n. 16638-P di data 21/05/2015;

Vista la Relazione istruttoria di data 13 gennaio 2016, predisposta dal Servizio valutazioni ambientali nella quale si fa presente che:

- alla luce della documentazione presentata e del parere reso da ARPA FVG si ritiene che possa venir meno la criticità rilevata nel precedente parere regionale n. 7612 di data 23 luglio 2015, in ordine alla composizione qualitativa di tali sedimenti.
- la documentazione pervenuta ha fornito elementi in ordine a una soltanto delle criticità rilevate, specificamente in relazione alla composizione qualitativa dei sedimenti da dragare;
- dalla documentazione inviata non risulta alcuna integrazione in merito alle ulteriori e significative criticità e carenze documentali e progettuali individuate dal parere regionale n. 7612 di data 23 luglio 2015.

Preso atto di quanto rappresentato dal Servizio valutazioni ambientali nella citata relazione istruttoria e, in particolare, che permangono le seguenti criticità e carenze progettuali e documentali:

La modifica della linea di costa in questa zona è una problematica decisamente sensibile in quanto i fondali sono relativamente bassi e le correnti in prossimità del porto di Monfalcone risultano in generale non particolarmente intense ma non per questo trascurabili.

L'area marina è, inoltre, oggetto della presenza di numerose specie vegetali e faunistiche di una certa rilevanza tra cui anche molte specie di interesse comunitario. Tale elevata valenza è riscontrabile dalla presenza, oltre che della ZSC/ZPS, di una notevole parte di specchio acqueo inserito nelle IBA (Important Bird Area).

Dall'analisi delle presenze faunistiche nelle aree limitrofe al sito del futuro impianto, interne alle ZSC "Carso triestino e goriziano" e ZPS "Aree carsiche della Venezia Giulia" e al SIN "Canneto del Lisert", si rileva una notevole ricchezza avifaunistica, in cui spiccano in particolare alcune importanti specie di cui all'allegato 1 della Direttiva 2009/147/CE "Uccelli", tipiche delle zone umide.

In ragione della sensibilità delle aree marine, in sede di richiesta integrazioni era stata avanzata la richiesta di valutare il regime idrodinamico nell'ambito circostante anche in condizioni di progetto, posto che il proponente si era limitato ad effettuare una valutazione del solo stato attuale. Tale richiesta era fondata sul concetto che l'interferenza con specie di elevata valenza naturalistica quali le fanerogame, ha delle ripercussioni sull'intera catena ecologica marina. La modifica delle velocità delle correnti marine può indurre nuove aree di deposito di sedimenti o di erosione degli stessi che, a loro volta, possono determinare la sostanziale inospitalità allo sviluppo delle fanerogame o la loro scomparsa qualora presenti.

Tale richiesta è rimasta inevasa e, non potendosi valutare le potenziali modifiche al regime idrodinamico nell'intorno delle opere di progetto, si potranno potenzialmente verificare impatti anche sulle biocenosi del fondale nella zona circostante alle nuove opere, internamente ai siti Natura 2000 e tra cui sono compresi anche popolamenti di fanerogame marine. Questo può determinare ripercussioni sulle diverse specie di interesse comunitario presenti in quest'ambito e sull'ecosistema marino complessivo.

Si rileva, inoltre, come alcuni dei pareri pervenuti in fase istruttoria e pertinenti nella valutazione degli impatti a carico delle biocenosi del fondale e dell'ecosistema marino, abbiano rilevato le medesime carenze documentali.

Sulla base di quanto sopra esposto, si rileva anche in questo caso l'impossibilità di una corretta ed esaustiva valutazione degli impatti a causa delle carenze evidenziate.

In relazione alla Valutazione d'Incidenza, il progetto prevede la realizzazione di diverse opere ed interventi in un contesto relativamente limitato (area del Lisert e tratto marino antistante) caratterizzato da valori naturalistici di rilievo non solo nelle aree incluse in siti Natura 2000 ma anche all'esterno. Tra queste in particolare le aree del SIN "Canneto del Lisert" e la zona a mare antistante la cassa di colmata esistente importante da un punto di vista avifaunistico e in cui vi sono anche popolamenti di fanerogame marine.

In sintesi è possibile definire un quadro di criticità generale per le specie vegetazionali e faunistiche tutelate dalla normativa comunitaria, nel quale gli aspetti maggiormente gestibili attengono alla realizzazione del metanodotto, che tuttavia necessita di un approfondimento specifico per quanto riguarda il tratto prossimo alla palude di Sablici e dello scavo del canale di accesso a quota 13,50.

Gli aspetti che, invece, risultano ancora critici riguardano la localizzazione dell'impianto e la realizzazione della nuova cassa di colmata. La nuova cassa di colmata, prevista comunque esternamente al sito Natura 2000, determina una perdita diretta di praterie di fanerogame presenti lungo l'attuale linea costiera. Si ricorda che le praterie di fanerogame oltre ad un valore naturalistico intrinseco costituiscono l'habitat funzionale alla riproduzione di buona parte della fauna marina e quindi la loro riduzione determina un danno all'intera catena biologica marina. Va considerato che già i lavori di scavo del canale determinano un disturbo per la parte di sedimento che, nonostante tutte le precauzioni, si depositerà sulle praterie. Nel caso della cassa di colmata, però, abbiamo una perdita netta. L'elemento più critico riguarda però la localizzazione e la dimensione dell'impianto, in quanto l'altezza dell'impianto a 40 metri più la torre torcia a 60 metri rendono l'impianto particolarmente incumbente sul sito Natura 2000 determinando un effetto di disturbo diretto sulla fauna della zona. L'attuale livello di progettazione non è sufficiente a verificare effettivamente tale compatibilità con le necessità di tutela previste dal sito Natura 2000. Pertanto, stanti le informazioni ad oggi disponibili e i livelli ancora elevati di flessibilità della proposta progettuale complessiva, si ritiene che le carenze documentali evidenziate non consentano un'adeguata ed esaustiva valutazione degli impatti a carico delle componenti vegetazionali e faunistiche ed, in particolare, delle biocenosi marine e della catena biologica marina direttamente collegata. A riguardo, si evidenzia come sia pervenuto il parere del Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, competente in materia, che ha evidenziato le medesime carenze sopra riportate aggiungendo che, "in assenza di garanzie sulla non sussistenza di interferenze tra 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".

Riguardo la componente atmosferica invece, si rileva come il parere ARPA FVG evidenzia delle rilevanti carenze nelle valutazioni effettuate dal proponente, in quanto sono state omesse le sorgenti probabilmente più impattanti dal punto di vista dell'innalzamento delle polveri e cioè il passaggio dei mezzi su strade sterrate.

Sulla base di una generale carenza informativa, una generale carenza di cautela nelle valutazioni ed una mancata specificazione circa l'applicazione delle mitigazioni elencate, l'ARPA FVG evidenzia nel proprio parere come non sia stato possibile controllare i valori emissivi ottenuti.

Riguardo la fase di esercizio, invece, si rileva come il proponente abbia effettuato delle simulazioni riguardo le emissioni da traffico navale ma esse non sono state contestualizzate nel territorio di ricaduta. In particolare le uniche sorgenti emissive considerate sono stati i camini delle navi metaniere e dei rimorchiatori utilizzati. Non solo non sono stati considerati i mezzi a terra contemporaneamente attivati durante l'esercizio ma, in particolare, non è stato sommato il contributo determinato da tali attività ai valori di fondo riscontrati nell'area e, quindi, non è possibile valutare il reale rispetto dei valori imposti da normativa.

Analoghe carenze si determinano nella valutazione delle emissioni da traffico terrestre, per le quali il proponente asserisce, non motivando adeguatamente, che l'impatto connesso con le emissioni di inquinanti gassosi e polveri in fase di esercizio è di modesta entità. Non essendo stata effettuata alcuna valutazione complessiva di ricadute al suolo di inquinanti rapportata alle condizioni attuali del sito e stante il fatto che il traffico ferroviario transiterà nella zona di maggior pregio del SIN "Canneto del Lisert" e lambendo la zona SIC/ZPS, non si può escludere con ragionevole certezza che si possano determinare dei potenziali impatti significativi a carico di tali matrici ambientali.

Il Piano di Monitoraggio proposto è stato rielaborato in sede di consegna delle integrazioni ma le modifiche apportate hanno mantenuto una sostanziale carenza di informazioni e di dettagli che non consentono di valutare adeguatamente il documento.

Alcuni elementi, infatti, rimangono significativamente poco chiari e indefiniti; tali carenze potrebbero comportare l'impossibilità nel determinare il manifestarsi di alcuni impatti e un'inerzia nell'attivazione di opportuni protocolli mitigativi nel caso di impatti non preventivati con conseguente aumento dell'impatto complessivo arrecato e che la direttiva comunitaria impone di prevedere.

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.

Non viene prevista una correlazione tra le condizioni meteomarine e l'eventuale sospensione dei lavori.

Non risulta, inoltre, condivisibile il posizionamento della stazione di "bianco" in quanto anch'essa potrebbe essere influenzata dal plume di torbidità emesso dalle lavorazioni, vista la relativa vicinanza.

Il suddetto Piano, inoltre, risulta privo di un punto "zero" relativamente alla presenza di mercurio, degli altri contaminanti nei mitili e in generale nella biocenosi, posto che non ne è prevista una valutazione ante - operam.

Non risulta che sia prevista l'installazione di panne galleggianti anti torbidità nei pressi degli scarichi a mare delle acque di sfioro delle due colmate utilizzate, come invece previsto dal progetto di dragaggio del porto di Monfalcone da parte dell'Azienda Speciale. Per tali scarichi idrici, inoltre, non è previsto il monitoraggio qualitativo.

Il proponente non prevede una sospensione dei lavori in alcuni periodi dell'anno ad ulteriore garanzia di tutela delle colture di mitili e di pesci e delle praterie di Cymodocea presenti nell'intorno.

Non è previsto, infine, il monitoraggio periodico del rumore subacqueo.

In relazione al traffico portuale esistente, si rileva come il proponente abbia effettuato uno studio di ormeggio e di manovrabilità delle navi all'interno del canale di accesso e del bacino di evoluzione del porto e, con le integrazioni volontarie del giugno 2015, abbia inviato anche un documento di analisi di manovrabilità delle navi gasiere.

Tali studi mirano, però, unicamente ad evidenziare la fattibilità delle manovre di entrata e rivoluzione all'interno del porto e delle operazioni di ormeggio e disormeggio.

Non è stato presentato, in questa fase, uno studio che rilevi l'attuale grado di saturazione del canale di accesso del porto e che dimostri la reale interferenza dell'entrata delle gasiere determinata sulla base degli studi precedentemente citati. L'analisi svolta, quindi, risulta priva della parte conclusiva che rappresenti l'impatto generato dalle gasiere sul traffico navale attuale.

In fase istruttoria, inoltre, sono emerse delle perplessità legate ai dati dichiarati dal proponente circa il reale grado di occupazione del canale di accesso determinato dalle gasiere che, dagli atti presentati, è pari a 450 h/anno, equivalenti al 5 % in più.

Il dato del 5 %, che il proponente ha calcolato prendendo come riferimento l'operatività del porto per 365 giorni all'anno e per 24 ore al giorno, non convince però del tutto, in considerazione del fatto che il Porto di Monfalcone risulta attualmente operativo solo nei giorni feriali – quindi per c.a. 250 gg. all'anno, e non di notte – quindi per 12-14 ore al giorno. Fatto ancora più rilevante è l'assenza di valutazioni circa l'attuale grado di occupazione del canale di accesso e circa il potenziale massimo sviluppo del traffico marittimo sostenibile dal canale di accesso.

Da rilevare, inoltre, come alcuni pareri pervenuti in fase istruttoria, e pertinenti alla valutazione di interferenza del traffico marittimo, rilevino medesime tipologie di criticità determinate dal progetto in oggetto e evidenzino potenziali notevoli ripercussioni sul traffico marittimo generate dalla potenziale interdizione al traffico navale determinato dalla presenza della gasiera in porto e dalle dimensioni progettuali adottate per il canale di accesso e del bacino di rivoluzione.

Premesso che il terminale proposto da Smart Gas si configura come un'attività industriale che va a sviluppare il traffico portuale, posto che non è stato presentato un documento che valuti compiutamente il reale impatto generato dalle gasiere sul traffico marittimo attuale e posto che sembrano evidenziarsi alcune lacune in relazione alle valutazioni espresse dal proponente, in questa sede non risulta possibile esprimersi sulla reale interferenza arrecata in termini di impatto socio – economico dal progetto Smart Gas.

Gli impatti paesaggistici determinati dal progetto di terminale sono stati esaustivamente valutati dal Servizio tutela del paesaggio e biodiversità, competente in materia. In tale parere si evidenzia come, oltre ad alcune criticità legate al fatto che l'elevata valenza paesaggistica del territorio interessato non sia in grado di assorbire l'alterazione determinata dalla presenza delle infrastrutture in progetto, la documentazione presentata non sia in grado di fornire le adeguate informazioni necessarie ad una corretta ed esaustiva valutazione.

A tali carenze sopra riportate si aggiungono, poi, l'assenza di una corretta ed esaustiva **analisi costi – benefici** e una incompleta valutazione delle alternative progettuali.

Riguardo l'analisi costi – benefici, il progetto presentato non è supportato da una adeguata analisi indispensabile -e per questo richiesto dalla direttiva comunitaria- per dimostrare la compatibilità di un impianto energetico di così grande importanza e impatto con la realtà locale del Comune di Monfalcone e dei territori contermini.

La documentazione fornita dal proponente argomenta in linea generale e qualitativa senza condurre alcuna valutazione in termini analitici del beneficio netto generato dal progetto. Si rileva, a questo proposito, che il progetto finanziato con risorse private va a incidere 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. ; è inoltre caratterizzato da rischi di incidente rilevante e comporta importanti ricadute sul tessuto socio economico dell'entità territoriale monfalconese.

Il beneficio determinato dalla riduzione delle emissioni, in particolare di gas serra, non è stimato neppure nel caso più favorevole in cui il GNL vada semplicemente a sostituire altro GN per circa il 50% e altri combustibili liquidi per il restante 50%, tenendo conto di tutta l'energia spesa nel processo in un'analisi LCA.

Il proponente dichiara che "il progetto del Terminale GNL non presenta alcun nesso con una ipotetica riconversione a gas della centrale termoelettrica A2A di Monfalcone", il che fa venir meno uno dei possibili elementi positivi del progetto.

Non viene fornita alcuna spiegazione sui motivi per i quali, secondo il proponente, il mercato dovrebbe beneficiare Smart Gas con forniture a costi inferiori (del 10%) rispetto a quelli consolidati e ormai allineati in tutta Europa.

In relazione alla **valutazione delle alternative**, sia la Regione FVG che la Commissione VIA ministeriale avevano richiesto approfondimenti di vario tipo all'interno della richiesta di integrazioni.

In particolare, è stato chiesto di valutare più alternative, tecnicamente ed economicamente praticabili, da mettere a confronto sulla base di criteri progettuali, economici, sociali e, soprattutto, sulla base degli impatti ambientali indotti dalle differenti soluzioni prospettate. E' stata, quindi, richiesta una valutazione di alternative localizzative per il terminale, per la banchina di accosto, per la nuova cassa di colmata, per il metanodotto e per le condotte di adduzione e scarico dell'acqua di processo.

Sono state, inoltre, richieste delle alternative tecnologiche sulle soluzioni prospettate per le attività di dragaggio e per la posa del metanodotto.

La valutazione delle alternative localizzative, però, non è stata effettuata attraverso un'analisi critica di diverse soluzioni tecnicamente ed economicamente percorribili ma si è limitata a fissare preventivamente dei requisiti minimi, individuati dallo stesso proponente per la propria iniziativa, scartando, a priori, le soluzioni che non rispettavano i predetti requisiti. Da tale analisi è emerso che l'unica soluzione percorribile fosse quella proposta. Ma tale conclusione non si fonda sull'applicazione di una corretta metodologia per la valutazione delle alternative.

Anche la valutazione della cosiddetta "opzione zero" è risultata carente in quanto essa non ha contemplato tutti gli impatti ambientali indotti dalla mancata realizzazione dell'opera, con particolare riferimento agli impatti sull'ecosistema marino, sulla qualità delle acque costiere e sull'impatto paesaggistico determinato. In relazione alle considerazioni di cui sopra si ritiene che non può essere ritenuta esaustiva la valutazione dell'alternativa zero.

Di fatto, nella documentazione presentata, non viene indicata alcuna proposta alternativa alla realizzazione della cassa di colmata nella posizione indicata, né tantomeno di un contenimento della sua estensione come richiesto dalla Commissione VIA ministeriale.

In relazione alle alternative di tracciato del metanodotto, il progetto, al fine di evitare il passaggio in corrispondenza della zona umida del Sablici, interferisce con il progetto di adeguamento funzionale della barriera del Lisert che risulta difficilmente sovrapponibile. In particolare, quindi, si denota una carenza nella valutazione delle interferenze con gli Enti gestori delle infrastrutture presenti sul territorio.

Le alternative di tracciato per le condotte di adduzione dell'acqua di processo e scarico erano state richieste in relazione alla significativa interferenza con l'area del Canneto del Lisert e con le specie avifaunistiche che interessano l'area. A riguardo, il proponente effettua delle considerazioni generiche scartando a priori le alternative individuate.

In particolare si rileva che sia l'utilizzo della linea ferroviaria che la posa delle condotte idriche interessano la parte più importante del SIN "Canneto del Lisert" e, per questo motivo, risulta plausibile valutare una soluzione alternativa / mitigativa rispetto al tracciato individuato. Nonostante la richiesta avanzata, il tracciato è rimasto invariato e non sono state valutate alternative.

Riguardo la **sussistenza di impatti cumulativi**, appare opportuno segnalare come il progetto preveda degli impatti che si possono ritenere cumulativi con altri progetti attivi sul medesimo territorio.

In primo luogo vale la pena ricordare il progetto di escavo avanzato dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone.

Risulta da segnalare come, avendo il proponente ritenuto di unificare gli escavi, egli non ha valutato gli impatti cumulativi nell'eventualità che si verificasse la presenza contemporanea dei cantieri dei due differenti progetti di dragaggio. A riguardo 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.

Il progettato metanodotto di allacciamento, inoltre, interferisce con il progetto di adeguamento funzionale della barriera autostradale del Lisert proposta dal Commissario delegato per l'emergenza della mobilità riguardante la A4 (tratto Venezia - Trieste) ed il raccordo Villesse – Gorizia.

Il progetto di cui sopra, attualmente soggetto alla procedura di VIA ministeriale, interferisce in quanto il metanodotto SMARTGAS viene previsto in parallelo e prossimo all'attuale sedime autostradale. Tale posizionamento, inoltre, è interferito dall'ampliamento del casello autostradale e dalla realizzazione della terza corsia nel tratto in avvicinamento alla barriera. Dagli elaborati progettuali presentati risulta difficile comprendere la possibile integrazione tra il progetto proposto dal Commissario delegato per l'emergenza della mobilità e il progetto SMART GAS ma, di sicuro, ricade all'interno anche dell'attuale fascia di pertinenza autostradale per la quale è necessaria una preventiva verifica presso la società concessionaria della rete autostradale. A riguardo si specifica che, nell'ambito del procedimento di VIA nazionale per l'adeguamento funzionale della barriera del Lisert, con nota prot. 3463 di data 2 ottobre 2015 è stata acquisita la specifica documentazione integrativa. All'interno di essa, il proponente Commissario delegato per l'emergenza della mobilità ha specificato che *"Dato l'esiguo spazio disponibile e considerate le opere in progetto per l'adeguamento funzionale della barriera del Lisert – in particolare gli impianti interrati per il trattamento delle acque ed il fabbricato di stazione seminterrato – il metanodotto [... SMARTGAS ...] non appare compatibile con le esigenze di ampliamento dell'autostrada e quindi, presumibilmente, non approvabile da parte dell'ente concedente (Ministero delle Infrastrutture)".* Si rileva, inoltre, come gli spazi a disposizione per un'eventuale spostamento del metanodotto siano decisamente ridotti, stante la presenza nelle vicinanze di una rete acquedottistica e, a ridosso del sedime stradale che la contiene, la presenza del confine della ZPS "Aree carsiche della Venezia Giulia" e della ZSC "Carso triestino e goriziano", oltre che della zona umida della "Palude di Sablici".

Da ultimo e per completezza di informazione si rilevano ulteriori tematiche che risentono parimente del difetto di carenza e inadeguatezza di informazioni fornite dal proponente.

Nella valutazione degli impatti a carico della matrice "suolo e sottosuolo", si rileva che il proponente prevede il conferimento in cassa di colmata per 22'500 m³ di terre e rocce da scavo di cui non sia possibile il riutilizzo. Con tale affermazione sembra di potere ragionevolmente intendere che, nel caso non sia possibile il riutilizzo di tale materiale, lo stesso potrebbe configurarsi come rifiuto.

Non si comprende però in base a quale disciplina normativa il proponente intenda conferire in cassa di colmata un rifiuto derivante da un'attività di escavazione. E non si comprende, parimente, in base a quale disposizione normativa il proponente intenda conferire in cassa di colmata terre e rocce da scavo, posto che nel caso si tratti di riutilizzo, si dovrebbe prevedere l'applicazione del DM 161/2012 con la presentazione di un Piano di Utilizzo e posto che, in ogni caso, il suddetto DM 161/2012 non prevede il conferimento in colmata.

Nemmeno la L 84/1994 sembra prevedere tale opzione.

Né è stata fornita alcuna notizia in merito a eventuali le discariche presso le quali smaltire i rifiuti prodotti né è stata valutata la disponibilità a ricevere tali quantitativi.

La valutazione del clima acustico non consente una determinazione di 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 si 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.

Le valutazioni sugli impatti sul traffico indotto dall'iniziativa in oggetto, a prescindere dal traffico navale di cui si è sopra riportato, sono risultate carenti per quanto riguarda il traffico su gomma e su ferro.

Su tali aspetti, il Servizio infrastrutture, di trasporto e comunicazione della Regione FVG ha ravvisato delle carenze progettuali relative ad aspetti viabilistici, all'inquadramento del

traffico esistente in area vasta, al bacino di utenza previsto e all'analisi del traffico veicolare indotto. A riguardo, anche il Comune di Duino Aurisina evidenzia come, vista la tipologia di trasporto, si ritiene che anche il 5% di incremento rispetto agli attuali traffici vada debitamente considerato e valutato. Anche il Comune di Monfalcone rileva delle carenze documentali, evidenziando come era stato chiesto al proponente di evidenziare il confronto con i limiti normativi del traffico terrestre previsto a cui il proponente non ha risposto esaurientemente. Per quanto riguarda la fase di cantiere, il Comune di Monfalcone osserva che, non essendo chiaro il reale volume di sedimenti da dragare e da poter riutilizzare, ritiene comunque opportuna una stima di massima dell'impatto sul traffico stradale nell'ipotesi cautelativa secondo la quale si configuri l'impossibilità del completo scarico dei sedimenti dragati nella cassa di colmata. Tale stima non è stata effettuata dal proponente.

Riguardo al traffico ferroviario, il Servizio mobilità e il Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche hanno evidenziato come la previsione di circa 6 treni/giorno indotta dall'attività in oggetto porterebbe, in aggiunta all'attuale traffico ferroviario, pari a circa 2 treni/giorno, alla quasi saturazione della attuale capacità di movimentazione ferroviaria. I due Servizi concludono evidenziando come tale circostanza si traduca in una forte criticità per lo sviluppo del trasporto ferroviario da e per il Porto di Monfalcone, con indubbi riflessi negativi sia per gli impatti ambientali che per la crescita complessiva dell'intermodalità mare ferro;

Ritenuto di concordare con i contenuti della predetta Relazione svolta dal Servizio valutazioni ambientali;

Ritenuto che la rilevata mancanza e la parziale esposizione e dimostrazione, di indispensabili elementi conoscitivi e di dati concernenti il progetto in esame, non consenta di escludere con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi, anche potenziali, per la salute umana e l'ambiente e che pertanto le informazioni complessivamente a disposizione non consentono di giungere a una adeguata e responsabile determinazione degli impatti del progetto;

Su proposta dell'Assessore regionale all'ambiente ed energia,

La Giunta regionale, all'unanimità

Delibera

1. Di ritenere superata la criticità concernente la composizione qualitativa dei sedimenti e non superate, e pertanto ancora sussistenti, le altre numerose e significative criticità e carenze documentali e progettuali già indicate nel parere regionale n. 7612 dd. 23 luglio 2015 e richiamate nelle premesse della presente deliberazione.
2. Di confermare che non sussistano le condizioni per poter pervenire a un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto, come già deliberato con propria DGR 1443/2015.
3. Di dare mandato alla Direzione centrale competente di provvedere all'invio al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare dei contenuti della presente deliberazione.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE