



PROT 7612/GAB/4.1.1/IND-4

Trieste, 23 luglio 2015

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Terri-  
del Mare – D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ai

E,prot DVA – 2015 – 0019497 del 24/07/2015

Al 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, 44  
**00147 – ROMA**

e per conoscenza

Al Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del  
Turismo  
Direzione Generale per le belle arti e il paesaggio  
Servizio III - Tutela del paesaggio  
Via di San Michele, 22  
**00153 – ROMA**

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.

**Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.**

In relazione al procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto in argomento presentato da Smart Gas S.p.A., su conforme deliberazione della Giunta regionale n. 1443 dd. 17 luglio 2015, allegata alla presente, si comunica che non sussistono, al momento, le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale di cui all'art. 3 della LR 43/1990 e al DPR 357/1997 sul 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" presentato da Smart Gas S.p.A., stanti le carenze documentali e progettuali evidenziate nell'allegata delibera sopra citata.

Distinti saluti

Debora Serracchiani





REGIONE AUTONOMA  
FRIULI VENEZIA GIULIA

Giunta Regionale

## Delibera n° 1443

Estratto del processo verbale della seduta del  
17 luglio 2015

**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.

<b>Debora SERRACCHIANI</b>	Presidente	presente
<b>Sergio BOLZONELLO</b>	Vice Presidente	presente
<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	presente
<b>Maria Sandra TELESCA</b>	Assessore	presente
<b>Gianni TORRENTI</b>	Assessore	assente
<b>Sara VITO</b>	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 la Smart Gas SpA con nota prot. n. 01\_14/mb del 22 luglio 2014 ha trasmesso al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il progetto e lo Studio di impatto ambientale 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 Luserne e opere connesse;

**Rilevato** altresì che con la sopra citata nota il proponente ha trasmesso tale istanza e la medesima documentazione anche agli uffici regionali;

**Preso atto** che il progetto è sottoposto a procedura di VIA ministeriale in quanto rientra nelle tipologie di cui all'Allegato II alla Parte Seconda del D.lgs 152/2006 e successive modifiche e integrazioni, comma 1 "Terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto" e comma 8 "Stoccaggio di prodotti petroliferi liquidi";

**Preso atto** che il progetto è soggetto a valutazione d'incidenza in quanto interessa:

ZSC IT3340006 "Carso triestino e goriziano";

ZPS IT3341002 "Aree carsiche della Venezia Giulia";

**Constatato** che in data 22 luglio 2014 è stato pubblicato l'avviso al pubblico sui quotidiani "Il Piccolo", "La Repubblica" ed il "Sole 24 Ore";

**Preso atto** che il terminale di GNL in progetto avrà una capacità di stoccaggio di 170'000 m<sup>3</sup>, con una capacità di rigassificazione nominale di 800'000'000 Sm<sup>3</sup>/anno e una capacità di distribuzione di GNL fino a 1'330'000 m<sup>3</sup>/anno, con la predisposizione per la distribuzione via nave, camion e cisterna ferroviaria. Il progetto prevede la realizzazione di

- un terminale GNL;
- le necessarie opere a mare con la realizzazione di una nuova banchina di accosto per le navi metaniere con le relative strutture di supporto;
- il dragaggio dei fondali;
- una nuova cassa di colmata;
- una diga foranea di sviluppo complessivo pari a circa 1'478 metri;
- l'estensione della Diga di Sottoflutto realizzata quale prolungamento dell'opera di difesa esistente che delimita il lato Sud-Ovest dell'avamposto di Monfalcone;
- un gasdotto di connessione alla rete nei territori dei Comuni di Monfalcone e Doberdò del Lago;
- l'installazione di 2 Punti di Intercettazione di Linea, aventi la funzione di interrompere il flusso di gas;
- una stazione di intercettazione e misura;
- una linea di adduzione dell'acqua;
- una linea di scarico delle acque;

**Vista** la nota prot. DVA - 2014 - 0027690 del 29 agosto 2014 con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha comunicato la procedibilità dell'istanza di pronuncia di compatibilità ambientale relativa al progetto in argomento, oggetto di procedimento di VIA statale, chiedendo contestualmente alla Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia di dare comunicazione circa le proprie determinazioni ai sensi dell'art. 25

del D. Lgs. 152/2006 in quanto soggetto competente in materia ambientale, ricordando che la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS verrà integrata in sede istruttoria con il rappresentante regionale;

**Dato atto** che nell'ambito del procedimento regionale è stato richiesto un parere al Comuni di Monfalcone, Duino Aurisina e Doberdò del Lago, alle Province di Gorizia e di Trieste, all'Azienda per i Servizi Sanitari n. 1 "Triestina", Azienda per i Servizi Sanitari n. 2 "Isontina", alla Capitaneria di Porto di Monfalcone, alla Direzione Marittima di Trieste, al Consorzio Sviluppo industriale di Monfalcone, all'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, al Provveditorato Interregionale per le opere pubbliche per il Veneto, Trentino Alto Adige e Friuli Venezia Giulia – Ufficio tecnico e opere marittime per la Regione FVG, alla Direzione centrale attività produttive, commercio, cooperazione, risorse agricole e forestali, alla Direzione centrale ambiente ed energia, alla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici e università, al Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e all'ARPA del Friuli Venezia Giulia;

**Dato atto** che sono pervenuti i seguenti pareri:

- Capitaneria di Porto di Monfalcone con nota prot. n. 18636 del 25 agosto 2014 - osservazioni;
- Servizio geologico con nota prot. n. 24959 del 4 settembre 2014 – impossibilitato ad esprimere un parere in mancanza di una relazione geologica;
- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. n. 25862 del 12 settembre 2014 – richiesta integrazioni;
- Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste con nota prot. n. 71801/IAFGT/8.6 del 12 settembre 2014 – parere favorevole
- Provincia di Trieste con deliberazione consiliare n. 33 del 15 settembre 2014 – parere con osservazioni;
- Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone con nota prot. 3231 del 15 settembre 2014 – parere favorevole;
- Comune di Monfalcone con deliberazione consiliare n. 17/55 del 15 settembre 2014 – parere con osservazioni;
- Comune di Duino Aurisina con deliberazione giunta n. 124 del 16 settembre 2014 – parere non favorevole con richiesta integrazioni;
- Comune di Ronchi dei Legionari con deliberazione della Giunta comunale n. 143 del 17 settembre 2014 – parere con osservazioni;
- Servizio difesa del suolo con nota prot. n. 26021 del 17 settembre 2014 – parere con considerazioni;
- Comune di Doberdò del Lago con delibera del Consiglio comunale n. 19 del 19 settembre 2014 – parere con osservazioni;
- Provincia di Gorizia con nota prot. n. 26177 del 18 settembre 2014 – richiesta integrazioni;
- Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone con nota prot. n. 6133 del 20 settembre 2014 – richiesta integrazioni;
- ARPA del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n. 30837 del 22 settembre 2014 – supporto tecnico-scientifico all'istruttoria;
- Servizio energia con nota prot. n. 26198 del 22 settembre 2014 – parere favorevole;
- Azienda per i Servizi Sanitari n. 2 Isontina con nota pervenuta in data 22 settembre 2014 – richiesta integrazioni;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le OO.PP. con nota prot n. 5499 del 22 settembre – richiesta integrazioni;
- Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche con nota prot. n. 27341 del 26 settembre 2014 – richiesta integrazioni;
- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. n. 29619 del 22 ottobre 2014 – richiesta integrazioni;

- Servizio pianificazione territoriale con nota prot. 29826 del 23 ottobre 2014 – osservazioni;
- Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione con nota prot. n. 30137 del 28 ottobre 2014 – richiesta integrazioni;
- Servizio caccia e risorse ittiche con nota prot. n. 84379 del 5 novembre 2014 – richiesta integrazioni.

**Dato atto**, inoltre, che sono pervenute le seguenti osservazioni

- WWF con nota del 19 settembre 2014;
- Trieste Libera con nota del 18 settembre 2014;
- Cogiumar e Comunanza Agraria con nota trasmessa dal Comune di Duino Aurisina prot. n. 20979 del 18 settembre 2014;
- Comitato di Quartiere Rione Romana – Solvay con nota del 19 settembre 2014;
- COGIUMAR Consorzio Giuliano Maricoltura con nota del 20 settembre 2014;
- Comitati di Quartiere di Monfalcone con nota del 20 settembre 2014;
- Sig. Pierluigi Selvelli con nota pervenuta il 24 settembre 2014;
- Sig.a Georgina Ortiz con nota pervenuta il 24 settembre 2014;
- Legambiente con nota del 30 settembre 2014;
- Leghissa Marco 30 settembre 2014;
- ing. Alberto Leopizzi con nota del 30 settembre 2014;
- CORDICOM con nota del 21 settembre 2014 integrata con nota del 1 ottobre 2014;
- CITTADINI 26 settembre 2014;
- Comitato Referendario "L'altra Baia – Drugacni Zaliv" con nota del 19 settembre 2014;

**Vista** la propria DGR di generalità n. 2042/2014 con la quale si è preso atto, a seguito della valutazione degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti, della necessità di chiedere integrazioni sui principali aspetti progettuali e sui correlati impatti ambientali;

**Vista** la nota prot. n. 30078 del 7 novembre 2014 del Servizio valutazioni ambientali con la quale è stata evidenziata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare tutta una serie di integrazioni da richiedere al proponente;

**Vista** la nota prot. n. 4814 del 20 febbraio 2015 con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha richiesto integrazioni al proponente;

**Preso atto** che con nota prot. 01\_15/mb di data 27 marzo 2015 il proponente ha presentato le integrazioni richieste dal Ministero competente;

**Rilevato** che il Servizio valutazioni ambientali, con nota prot. 8681 di data 31 marzo 2015, ha trasmesso le suddette integrazioni ed ha richiesto un parere a tutti i soggetti già precedentemente interessati;

**Visto** che, sulla documentazione integrativa, risulta che sono stati espressi i seguenti pareri:

- Consorzio per lo Sviluppo Industriale del Comune di Monfalcone con nota prot. 1450 del 13 aprile 2015 – conferma parere favorevole;
- Ispettorato agricoltura e foreste di Gorizia e Trieste con nota prot. n. 30346/IAFGT/8.6 del 15 aprile 2015 – parere favorevole;
- Servizio geologico con nota prot. n. 10760 del 22 aprile 2015 – osservazioni;
- Capitaneria di Porto di Monfalcone con nota prot. n. 8045 del 23 aprile 2015 – conferma parere precedente;
- Provincia di Gorizia con nota prot. n. 13538 del 28 aprile 2015 – parere favorevole;
- Provincia di Trieste con deliberazione consiliare n. 28 del 23 aprile 2015 – parere con osservazioni;
- Servizio energia con nota prot. n. 11618 del 29 aprile 2015 – parere favorevole;
- Comune di Duino Aurisina con deliberazione giunta n. 49 del 29 aprile 2015 – parere negativo;
- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. n. 11023 del 30 aprile 2015 – parere negativo;

- Comune di Monfalcone con deliberazione consiliare n. 27/110 del 29 aprile 2015 – osservazioni;
- Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone con nota prot. n. 3258 del 30 aprile 2015 – parere negativo;
- Azienda per l'Assistenza Sanitaria n. 2 Bassa Friulana-Isontina" con nota prot n. 27490 del 14 maggio 2015 – parere negativo;
- Servizio caccia e risorse ittiche con note prot. n. 39007 del 15 maggio 2015, prot. n. 40710 del 21 maggio 2015 e prot. 15603 del 9 giugno 2015 – parere negativo;
- Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione con nota prot. n. 12482 del 15 maggio 2015 – parere negativo;
- Arpa del Friuli Venezia Giulia con nota prot. n.1 6638 del 21 maggio 2015 – supporto tecnico scientifico;
- Servizio difesa del suolo con nota prot. n. 14071 del 22 maggio 2015 – osservazioni;
- Servizio pianificazione territoriale con nota prot. 16738 di data 19 giugno 2015 – parere contrario;
- Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e Servizio mobilità con nota prot. 8267 di data 23 giugno 2015 – parere negativo;
- Capitaneria di Porto di Monfalcone con nota prot. 12826 di data 26 giugno 2015 – parere con osservazioni;
- Servizio tutela del paesaggio e biodiversità con nota prot. n. 18845 del 9 luglio 2015 – parere negativo;
- Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e Servizio mobilità con nota di data 15 luglio 2015 – conferma precedente parere;

**Viste** le seguenti osservazioni sulle integrazioni:

- Cittadini con nota del 21 maggio 2015;
- Associazione Ambientalista "Eugenio Rosmann" con nota del 26 maggio 2015;
- COGIUMAR Consorzio Giuliano Maricoltura con nota del 25 maggio 2015;
- Alleanza delle Cooperative italiane – Coordinamento Nazionale del Settore della Pesca con nota prot. n. 35 del 29 maggio 2015;
- Ziva Marc con nota del 26 maggio 2015;
- Comitato Referendario "L'altra Baia – Drugacni Zaliv";
- Rappresentanti imprese portuali di Monfalcone con nota del 4 luglio 2015;

**Vista** la nota prot. 05\_15/LB di data 19 maggio 2015 con la quale il proponente ha trasmesso della documentazione integrativa volontaria per fornire riscontro ad alcune delle osservazioni pervenute;

**Vista** la nota prot. 06\_15/LB di data 10 giugno 2015 con la quale il proponente ha trasmesso ulteriore documentazione integrativa volontaria a completamento della documentazione già trasmessa in data 19 maggio 2015;

**Visto** il verbale n. 202 della seduta del 20 maggio 2015 con il quale il Ministero dell'Interno, Direzione regionale dei vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile del FVG – Comitato Tecnico Regionale Integrato del FVG – ha rilasciato il nulla osta di fattibilità ai sensi dell'art. 21, c. 3, del D.Lgs. 334/99 e successive modifiche e integrazioni;

**Vista** la richiesta a firma congiunta dell'Assessore all'ambiente ed energia e dell'Assessore alle infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale, lavori pubblici, edilizia alla Capitaneria del Porto di Monfalcone di cui alla nota prot. n. 16656 di data 17 giugno 2015, in merito al regime vincolistico che eventualmente sarà adottato al fine della sicurezza della navigazione;

**Vista** la risposta della Capitaneria del Porto di Monfalcone di cui alla nota prot. n. 12826 di data 26 giugno 2015;

**Vista** la nota del Servizio valutazioni ambientali prot. n. 18307 di data 3 luglio 2015, con la quale è stata inviata al Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche ed al Servizio mobilità la predetta nota della Capitaneria di Porto di Monfalcone;

**Vista** la nota di data 15 luglio 2015 congiunta del Servizio relazioni internazionali e infrastrutture strategiche e Servizio mobilità;

**Vista** la Relazione istruttoria di data 15 Luglio 2015, predisposta dal Servizio valutazioni ambientali, condotta nel rispetto delle norme vigenti con riferimento a tutta la documentazione presentata dalla Smart Gas SpA, ai precitati pareri degli Enti locali interessati, ai precitati pareri collaborativi e osservazioni predetti nonché alla nota della Capitaneria del Porto di Monfalcone prot. n. 12826 di data 26 giugno 2015;

**Constatato** che la predetta Relazione rappresenta che:

- Il progetto SMART GAS prevede la costruzione di un terminale di rigassificazione di GNL con relative opere connesse per il trasporto, la trasformazione e la distribuzione del combustibile sia allo stato gassoso che liquido. In quanto impianto energetico strategico, la competenza autorizzativa è del Ministero dello Sviluppo Economico e, all'interno dell'eventuale provvedimento di autorizzazione unica di cui alla L. 222/2007 e successive modifiche e integrazioni, dovrà essere contemplata la variante agli strumenti urbanistici comunali e al Piano Regolatore del Porto. A livello preliminare, l'istruttoria ha evidenziato da subito come il terminale, stante l'ubicazione, il contesto territoriale circostante e gli interventi per la sua realizzazione, induca sostanzialmente dei possibili impatti relativamente alle seguenti attività e componenti ambientali:

1. Ingenti quantitativi di sedimenti da dragare;
2. Modifica della linea di costa con la realizzazione di una nuova cassa di colmata e allungamento della diga di sottoflutto;
3. Incidenze su elementi vegetazionali e faunistici tutelati dalla Rete Natura 2000;
4. Impatti atmosferici;
5. Piani di Monitoraggio;
6. Interferenza con il traffico portuale esistente;
7. Impatti paesaggistici.

- nel dettaglio, le carenze documentali e progettuali rilevate nel corso dell'istruttoria si possono così riassumere:

**In relazione ai sedimenti da dragare**, si evidenzia come sia previsto l'escavo di quasi 4 milioni di metri cubi di sedimenti dal fondale marino, in relazione ai quali il proponente ha predisposto un Piano di caratterizzazione dei sedimenti che è stato condiviso, in linea teorica, da ARPA FVG.

Le analisi effettuate, però, non sono state presentate dal proponente che asserisce di averle effettuate, concluse nel mese di marzo e di averle a disposizione all'incirca in 30 giorni dal loro termine.

Non avendo il proponente inviato i risultati di tali analisi, nemmeno con le integrazioni volontarie inviate nel maggio 2015 e nel giugno 2015, non risulta possibile valutare l'impatto determinato dalla composizione di tali sedimenti.

A riguardo bisogna segnalare che una parte di sedimenti oggetto di escavo, pari a circa 885'000 m<sup>3</sup>, è comune al progetto di escavo presentato dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone. Per tale porzione di volume, quindi, si potrebbe anche considerare che non si rilevino potenziali criticità ma nulla è dato sapere per la restante parte di sedimenti, superiore a 3'000'000 di m<sup>3</sup>, per i quali non è stata accertata la corrispondenza alla possibilità di refluitamento in cassa di colmata.

A riguardo, il parere espresso da ARPA FVG è coerente con quanto rilevato, riportando che *"Per quanto riguarda la movimentazione del materiale dai fondali marini, dal SIA non si evincono sufficienti dettagli in relazione alla caratterizzazione dei sedimenti marini ed alla definizione di eventuali interventi di bonifica che si dovessero rendere necessari"*.

Si evidenzia come tale aspetto, insieme ad una adeguata caratterizzazione del sito di deposito dei suddetti quantitativi di sedimenti, era stato oggetto di specifica richiesta integrazioni che non ha trovato riscontro nella documentazione fornita.

Non essendo a conoscenza della reale composizione qualitativa dei sedimenti, delle operazioni di trattamento che il proponente intende effettuare e degli impatti associati a tali

operazioni, dei relativi costi di gestione e della relativa durata delle operazioni, quindi, risulta impossibile valutare l'impatto determinato sull'ambiente dalla possibile composizione qualitativa dei sedimenti interessati.

**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 incombente 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. 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 m<sup>3</sup> 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, parimenti, 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.

- In conclusione, quindi, la documentazione integrativa presentata dal proponente in relazione alle richieste avanzate dalla Regione con nota prot. SVA/30078/VIA/494 di data 7 novembre 2014 e fatte proprie dalla Commissione VIA ministeriale, non sempre ha fornito in modo chiaro, efficace ed esaustivo, risposte alle richieste formulate.

La mancanza, ovvero la parziale esposizione e dimostrazione, di indispensabili elementi conoscitivi e di dati reali o dati statisticamente riferibili alla situazione concreta dei luoghi interessati, come sopra rappresentato nel dettaglio, non consentono di escludere con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi anche potenziali, per la salute umana e l'ambiente. Le informazioni complessivamente a disposizione di questa Amministrazione non consentono quindi di giungere a una adeguata e responsabile determinazione degli impatti del progetto;

**Preso atto** di quanto rappresentato dal Servizio valutazioni ambientali nella citata relazione istruttoria in ordine alle carenze progettuali e documentali;

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

**Ritenuto** che la mancanza, ovvero la parziale esposizione e dimostrazione, di indispensabili elementi conoscitivi e di dati reali o dati statisticamente riferibili alla situazione concreta dei luoghi interessati, come sopra rappresentato nel dettaglio, non consentono 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 di questa Amministrazione 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, in considerazione delle carenze documentali e progettuali descritte in premessa che non sussistano, al momento, le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto.
2. Di inviare al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con comunicazione del Presidente della Regione i contenuti della presente deliberazione, ai sensi dell'art. 3 della legge regionale 7 settembre, n. 43.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE