



La presente copia fotostatica composta
 di N° 6 fogli è conforme al
 suo originale.
 Roma, li 10/2/2016

4.1
 R
 L

MINISTERO DELL'AMBIENTE
 DEL TERRITORIO E DEL MARE
 Commissione Tecnica di Verifica
 Ambientale - VIA e VAS
 Ufficio della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
 AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 1978 del 05/02/2016

<p>Progetto:</p>	<p>Istruttoria VIA</p> <p>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</p> <p>ID_VIP 2805</p>
<p>Proponente:</p>	<p>SMART Gas S.p.A.</p>

F
 L
 J
 G
 H
 I
 K
 L
 M
 N
 O
 P
 Q
 R
 S
 T
 U
 V
 W
 X
 Y
 Z

Handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dalla Società Smart Gas S.p.A. (nel seguito Proponente) in data 22 luglio 2014, acquisita al Prot. DVA-2014-0025529 del 1 agosto 2014, concernente il progetto 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 interessanti i comuni di Monfalcone (GO), Doberdò del Lago (GO) e Duino-Aurisina (TS).

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.

VISTO il D.P.R. 357/1997 recente attuazione alla direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche.

VISTO il Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128. “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”.

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che prevede l’istituzione della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA-VAS.

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS.

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 “*Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria*” ed in particolare l’art. 5 comma 2-bis.

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS Prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i..

VISTA la nota Prot. DVA-2014-0027690 del 29/08/2014 (CTVA-2014-0002962 del 2/09/2014) con cui la Direzione comunica l’esito positivo delle verifiche tecnico amministrative sulla procedibilità dell’istanza e, nel trasmettere tutta la documentazione tecnica per l’istruttoria di competenza, contestualmente afferma “*Si invita la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS alla verifica di eventuali ulteriori autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi in materia ambientale occorrenti per tale tipologia di opera e non indicati nell’elenco inviato dalla società proponente, ai fini della conseguente richiesta integrativa da inviare alla stessa per la legittima prosecuzione del procedimento*”. Con la stessa nota la DVA chiede contestualmente alla Regione FVG di dare comunicazione circa le proprie determinazioni ai sensi dell’art. 25 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. in quanto soggetto competente in materia ambientale.

PRESO ATTO che la pubblicazione dell’annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 22 luglio 2014 sul “*Il Piccolo*”, sul “*Il Sole 24 Ore*” e sul “*La Repubblica*”, acquisiti con Prot. DVA-2014-0024441 del 23/07/2014.

PRESO ATTO che con nota Prot. CTVA-2014-2962 del 2/09/2014 del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS è stato nominato il Gruppo Istruttore (G.I.).

VISTA la documentazione presentata dal Proponente che, così come elencata nella nota Prot. DVA-2014-0027690 del 29/08/2014, si compone dei seguenti elaborati:

- Studio di impatto ambientale;
- Sintesi non tecnica;
- Elaborati relativi al progetto definitivo, comprensivi della documentazione prevista dal D.Lgs n. 334/1999 e s.m.i.

PRESO ATTO che il terminale di GNL in progetto avrà una capacità di stoccaggio di 170.000 m³, con una capacità di rigassificazione nominale di 800.000.000 S m³/anno e una capacità di distribuzione di GNL fino a 1.330.000 m³/anno, con la predisposizione per la distribuzione via nave, camion e cisterna ferroviaria. Il progetto prevede quindi la realizzazione di:

- un terminale GNL;
- le necessarie opere a mare con la realizzazione di una nuova banchina di accosto per le navi gasiere 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 m;
- 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 nazionale nei territori dei Comuni di Monfalcone e Doberdò del Lago;
- l'installazione di n. 2 punti di intercettazione di linea (PIL) 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.

PRESO ATTO che la futura opera è interferente e direttamente riverberante sui "Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone (GO)" che ha già ottenuto il Decreto favorevole di compatibilità ambientale n. 167 del 6/08/2015 il cui Proponente è l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (GO).

PRESO ATTO che, a seguito della valutazione degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti da parte di svariati Enti e Amministrazioni, con nota Prot. n. 0030078/P del 7/11/2014 (DVA-2014-36906 dell'11/11/2014) la Regione FVG al fine di poter esprimere il proprio parere ha inoltrato al Proponente n. 49 richieste di integrazioni dettagliatamente articolate secondo i diversi quadri programmatico (n.7), progettuale (n.24) e ambientale (n.18).

PRESO ATTO che in data 18 dicembre 2014 si è tenuto presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un incontro tra il Proponente ed il G.I. durante il quale è stata evidenziata da parte di quest'ultimo la necessità di integrare la documentazione presentata in data 22 luglio 2014.

PRESO ATTO che il giorno 21/01/2015 il Gruppo Istruttore (G.I.), dopo una preliminare analisi di tutti gli elaborati di progetto, ha effettuato un sopralluogo sull'area onshore oggetto di intervento nel corso del quale sono emerse una serie di problematiche tali da determinare la formulazione di una richiesta di integrazioni ed approfondimenti, così come di seguito esplicitati, necessari ai fini del corretto compimento delle attività istruttorie.

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota Prot. n. DVA-2015-0004814 del 20/02/2015 ha richiesto al Proponente integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e alla documentazione progettuale, sulla base della nota Prot. CTVA-2015-0000466 del 13/02/2015 con cui, dopo aver condiviso, facendole proprie, tutte le 49 richieste di integrazioni formulate dalla Regione FVG, attraverso n. 15 ulteriori richieste formulate in esito alla fase istruttoria fino ad allora espletata, qui nel seguito esplicitate, ritenendo la documentazione già presentata del tutto incompleta e carente su molteplici aspetti:

- 1) Dovranno essere fornite dettagliate controdeduzioni alle osservazioni pervenute e pubblicate sul sito www.va.minambiente.it (<http://www.va.minambiente.it/it-T/Oggetti/Documentazione/1474/2233cercaDocumentazione>).
- 2) Preso atto che è attualmente in corso presso la Direzione del MATTM il rilascio del decreto di compatibilità ambientale relativo ai "Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone – Prop. Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (GO)" su cui questa Commissione Tecnica ha già reso il Parere n° 1692 del 16/01/2015, i cui lavori sono in massima parte interferenti/sovrapponibili con le opere di dragaggio dei fondali previste nel progetto in oggetto.

tenuto conto che le opere di dragaggio previste nel progetto in oggetto si basano sull'ipotesi che l'approfondimento dei fondali marini così come previsti dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone sia già avvenuto e ultimato, ma la relativa istruttoria non ha ancora concluso l'iter di approvazione, considerato inoltre che i lavori non sono ancora iniziati e considerato altresì che il crono programma di questi ultimi lavori potrebbe non essere compatibile con il crono programma del progetto in oggetto, si chiede di valutare il dragaggio previsto nel presente progetto anche sulla base dello stato attuale dei fondali marini, senza che ciò costituisca una unificazione degli escavi.

- 3) Al fine di contenere l'estensione della prevista cassa di colmata in mare aperto, si chiede di valutare anche soluzioni alternative di collocazione e/o utilizzo (anche parziale) dei sedimenti dragati, anche alla luce di quanto previsto al precedente punto 2), tenendo conto che la stessa cassa di colmata, inclusa la relativa diga foranea di protezione, già prevista nell'ambito del presente procedimento va considerata solo come un'opera strettamente connessa e funzionale al Terminale e non come un'opera infrastrutturale da adibire in futuro ad usi diversi, quali ad esempio: terminal multipurpose, banchine di accosto, aree attrezzate, ecc. Qualsiasi utilizzo dell'area della cassa di colmata ad attività non connesse al funzionamento del Terminale dovrà essere oggetto di successiva valutazione ambientale, fatta salva la conformità con le destinazioni d'uso previste dal P.R.P.
- 4) Per quanto espresso al precedente punto 3), tenuto conto della notevole estensione della nuova cassa di colmata in mare aperto, lo studio di impatto ambientale dovrà essere integrato accertando l'influenza che tale colmata ha sullo stato dei fondali, sul ricambio naturale/indotto e sull'inquinamento delle acque, sulle biocenosi vegetali e animali presenti, sul moto ondoso e sul regime circolatorio delle correnti marine. In particolare dovranno essere affrontati i seguenti aspetti:
 - caratterizzazione preliminare dei fondali (terreni) da destinare alla colmata;
 - esame della torbidità indotta nel paraggio, con particolare riferimento alle coltivazioni di mitili e di maricoltura presenti nell'area, per effetto della realizzazione della colmata e delle conseguenze di tale torbidità sul biota marino, sull'ossigeno disciolto presente nelle acque e sulla limitata penetrazione dei raggi solari sul fondo marino con conseguente instaurarsi di fenomeni di degradazione anaerobica/anossica e fenomeni di riduzione della sintesi clorofilliana;
 - esame approfondito che correli l'azione del frangivento delle onde e della prevista diga foranea sul trasporto di sedimenti marini dentro e fuori dal porto.
- 5) Tenuto conto che il Terminale in questione opererà nello stesso ambito territoriale in cui è prevista la costruzione di altri Terminali di rigassificazione già oggetto di consultazioni transfrontaliere con la Repubblica di Slovenia, previste dalla Convenzione di Espoo del 25 febbraio 1991, alla stessa stregua del Terminale in questione su cui la stessa Repubblica di Slovenia ha già manifestato la volontà di avviare analoga consultazione, dovranno essere valutate e sviluppate con adeguate analisi, le eventuali sovrapposizioni, interferenze e/o effetti moltiplicativi.
- 6) Dovranno altresì essere affrontati in dettaglio i condizionamenti sulle acque territoriali della Slovenia generato dall'incremento del traffico delle navi gasiere ed alle eventuali operazioni di manovra delle navi delle quali si dovrebbero valutare limitazioni alle sole acque territoriali italiane. Allo scopo di avere una visione completa della problematica transfrontaliera, si ritiene opportuno avere chiarimenti sulla relazione del progetto con la normativa di riferimento slovena anche in campo ambientale.
- 7) Appare opportuno ottenere il parere della Capitaneria di Porto di Monfalcone e della competente Direzione Marittima circa la prevista localizzazione dell'area di accosto delle navi gasiere, per le operazioni di manovra e per il traffico marittimo indotto. In particolare dovranno essere sviluppati modelli di simulazione della navigabilità e delle manovre di ormeggio che tengano conto della diga di sottoflutto (incluso il previsto prolungamento) che potrebbe complicare le manovre delle navi proprio nel punto più critico dell'operazione di manovra. Si ritiene necessaria una dettagliata analisi di rischio e uno studio sulla sicurezza delle manovre di ingresso e uscita dal porto con individuazione anche di eventuali aree critiche e zone di rispetto correlate a svariati scenari con differenti campi di vento da cui scaturiscano i limiti massimi entro cui tali manovre non hanno successo.
- 8) Dovrà essere reso noto l'iter amministrativo legato al rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) del Terminale che dovrà comprendere l'analisi di tutti i possibili incidenti rilevanti, inclusi quelli che possono derivare dalla presenza di altri impianti vicini. In particolare, relativamente ai serbatoi, dovranno essere valutati i rischi connessi ad eventuali anomalie impiantistiche, evidenziando la necessità di prevedere o meno di una doppia parete e/o di eventuali canali di raccolta sversamenti. Dovrà infine essere valutata la necessità in questa sede di richiedere l'emissione o l'aggiornamento del Piano di Emergenza di competenza della Prefettura.

- 9) 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 degli eventuali interventi di bonifica che si dovessero rendere necessari. Per tali motivi dovrà essere eseguita/approfondita la caratterizzazione chimico-fisica ed ecotossicologica dei sedimenti marini oggetto di dragaggio, secondo il Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini APAT-ICRAM suddividendo per sub aree interne l'area oggetto di intervento, e rendendo noti tutti i risultati dei rilievi.
- 10) In merito alle acque sotterranee dovrà essere analizzata tramite modellistica numerica specifica la potenziale interferenza sulla circolazione idrica sotterranea, e sul trasporto di inquinanti, delle strutture di fondazione dei manufatti. Tale modello dovrà includere la valutazione delle interferenze tra il primo ed il secondo acquifero anche in modalità transiente durante la cantierizzazione. Dovranno inoltre essere descritte le azioni che saranno intraprese, valutando l'eventuale necessità di prevedere specifici interventi, quali barriere chimico-fisiche-idrauliche, atti a confinare l'area dell'impianto da quelle circostanti.
- 11) In merito alle acque, il SIA dovrà essere integrato relativamente alla stima a lungo termine del salto termico provocato dall'immissione delle acque fredde e dall'inquinamento da sostanze chimiche per il controllo degli organismi viventi e dall'accumulo dei metalli derivanti dal materiale di protezione anodica, considerando in particolare le conseguenze sulle componenti biotiche e abiotiche.
- 12) In riferimento alla fauna, dovranno essere prodotti studi integrativi riguardo alle aree umide localizzate nell'area vasta, anche in prossimità del sito destinato al Terminale riferiti all'utilizzo di tali aree dall'avifauna, soprattutto migratoria, in particolare laddove si sviluppa il canneto del Lisert, che rappresenta un habitat molto importante non solo per la nidificazione, ma anche per la migrazione.
- 13) Le informazioni fornite nel SIA sono insufficienti a descrivere le caratteristiche biologiche dell'area di interesse. Occorre che:
- siano fornite più dettagliate e puntuali informazioni su plancton, necton e benthos;
 - siano caratterizzate le biocenosi bentoniche individuando la presenza di comunità di interesse in una cartografia specifica di tale componente;
 - siano meglio caratterizzate, possibilmente attraverso rilevamenti subacquei georeferenziati, le praterie di fanerogame marine, o formazioni organogene importanti come le beach-rocks e le zone di bioconcrezione (trezze), alcune delle quali presenti nell'area interessata dal dragaggio e dalla realizzazione della nuova cassa di colmata e/o comunque nelle aree adiacenti;
 - siano valutati gli impatti derivanti dalla risospensione di sedimenti con il conseguente aumento della torbidità delle acque sulle comunità marine effettivamente presenti nell'area in oggetto;
 - in riferimento alla possibilità di introdurre specie esotiche da parte delle navi gasiere, dovranno essere previste tutte le misure cautelative per evitare l'introduzione di specie non autoctone.
- 14) In merito alla componente salute pubblica, il SIA dovrà essere integrato con uno studio delle cause di morte nell'area del Comune di Monfalcone, facendo riferimento ad importanti indicatori quali i "tassi di incidentalità" e i "tassi di mortalità" da valutarsi almeno per tipologie (es. tumori, BPCO, patologie a carico del sistema cardiovascolare e respiratorio, asma, ecc.) potenzialmente (o più probabilmente, sulla base di evidenze scientifiche) associabili a variazione di determinati ambientali di salute.
- 15) Facendo seguito a quanto già richiesto al precedente punto 4), rimangono delle perplessità riguardo l'interferenza che le attività sia di cantiere che di esercizio potrebbero avere gli impianti di coltivazioni di mitili e di maricoltura presenti nell'area, di cui non è stata approfondita esaustivamente la complessità. Infatti il rimescolamento possibile in seguito alle molteplici attività previste, di sedimenti marini, di cui peraltro ad oggi non si conosce l'effettivo grado di contaminazione, può essere una possibile fonte di inquinamento per le acque degli allevamenti succitati. Di conseguenza può essere ipotizzato un potenziale bioaccumulo di componenti inquinanti pericolosi (i.e. il mercurio) nei tessuti dei mitili, e un potenziale rischio per la salute dei presunti consumatori. Si ritiene quindi opportuno un approfondimento sulle potenziali interazioni ed eventualmente l'adozione di una campagna di monitoraggio dei sedimenti ad hoc.

PRESO ATTO che con nota DVA-2015-1808 del 21/01/2015 è stato comunicato che la Repubblica di Slovenia ha manifestato la propria volontà di avviare la consultazione transfrontaliera prevista dalla Convenzione di Espoo del 25/02/1991.

VISTA la nota DVA-2015-0009167 del 03/04/2015 (CTVA-2015-1133 del 7/04/2015) con cui la Direzione trasmette alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS la documentazione

integrativa predisposta dalla Società Proponente a seguito delle summenzionate richieste di integrazioni, trasmessa dalla stessa Società in data 27/03/2015, e quindi prima della scadenza dei termini concessi.

TENUTO CONTO di tutta una serie di problematiche di natura prettamente marittima, in data 01/04/2015 il Gruppo Istruttore (G.I.) ha effettuato un ulteriore sopralluogo e riunione presso la Capitaneria di Porto di Monfalcone. In tale occasione la Capitaneria di Porto ha fornito al G.I. una serie di tavola planimetriche del Porto di Monfalcone riguardanti lo stato di fatto e futuro con la simulazione di ingresso, rotazione e attracco delle navi gasiere conforme alle disposizioni marittime.

PRESO ATTO che in data 02/04/2015 (convocazione DVA-2015-0006450 del 9/03/2015), vista l'esigenza di procedere ad un esame congiunto delle problematiche inerenti il progetto in questione con il progetto di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone, si è tenuto presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un ulteriore incontro tra il Proponente ed il G.I. durante il quale è stata ulteriormente evidenziata da parte di quest'ultimo la *carezza di contenuti tecnici presenti nella documentazione* presentata in data 22 luglio 2014 ed integrata in data 27 marzo 2015, con particolare riferimento alle operazioni di manovra e ormeggio delle navi gasiere, alla caratterizzazione dei sedimenti marini da dragare, alla valutazione del regime idrodinamico conseguente alla modifica della linea di costa, ecc. Con precedente nota del 9/03/2015 acquisita al Prot. DVA-2015-0007668 del 18/3/2015 (CTVA-2015-0000931 del 19/3/2015) il Proponente aveva peraltro inviato alcune precisazioni in merito agli argomenti oggetto della riunione del giorno 2/04/2015. I contenuti di quest'ultima nota erano già stati, in parte, oggetto di un'ulteriore precedente nota del 27/02/2015 acquisita al Prot. DVA-2015-0007663 del 18/03/2015 (CTVA-2015-0000927 del 19/03/2015).

VALUTATO il permanere di numerose e significative criticità e carenze documentali e progettuali, il giorno 21/04/2015 il Gruppo Istruttore (G.I.) ha effettuato un ulteriore sopralluogo ritenuto indispensabile ai fini del corretto compimento delle attività istruttorie.

PRESO ATTO che, in adempimento alla procedura della Convenzione di Espoo, in data 23/04/2015 il Proponente ha trasmesso la documentazione progettuale tradotta in lingua slovena al MATTM e da questi al Ministro della Repubblica di Slovenia in data 29/04/2015.

PRESO ATTO che in data 19/5/2015, sulla base di quanto emerso nel corso del sopralluogo del 21/04/2015, il Proponente ha trasmesso al MATTM la documentazione integrativa volontaria relativa alle operazioni di manovra e ormeggio delle navi gasiere, parere *pro veritate* relativo alla qualificazione delle opere connesse al terminale di GNL, copia delle fidejussioni emesse a favore dei miticoltori, documentazione di chiarimento circa le modalità di gestione *in situ* dei materiali depositati in cassa di colmata. Ulteriore documentazione integrativa volontaria di completamento di quanto già inviato in data 19/05/2015 è stata trasmessa in data 9/06/2015.

PRESO ATTO che in data 20/5/2015 con Verbale n° 202 il CTR (Comitato Tecnico Regionale), competente in merito alla sicurezza dell'impianto, ha espresso il proprio favorevole al NOF senza alcuna prescrizione. Nella stessa sede, la Capitaneria di Porto di Monfalcone, quale membro del CTR, ha tuttavia evidenziato una serie di problematiche di natura prettamente marittima "*...connesse alle manovre e ai rischi di accesso marittimo e all'operatività della gasiera in relazione al sorgitore monfalconese con riferimento alle caratteristiche morfologiche dello stesso e ai dati disponibili circa gli elementi dimensionali delle più grandi navi gasiere (LFT 290 m) che il proponente prevede possano approdare...*". Inoltre, nella stessa sede, viene segnalata l'opportunità che "*...il progetto definitivo venga portato all'attenzione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica competente per territorio...*".

PRESO ATTO che con nota Prot. 12826 del 26/6/2015 la Capitaneria di Porto di Monfalcone, pur ritenendo la documentazione prodotta dal Proponente ancora incompleta e non esaustiva, si è espressa in merito agli aspetti marittimi impartendo n. 9 prescrizioni "di massima", molto gravose. Tra queste si legge: i movimenti navali saranno ammessi solo in condizione di buona visibilità e comunque mai durante l'orario notturno, intorno alla nave gasiera si prevede un'area di sicurezza in cui sarà vietata la navigazione ad altre unità che si estende sino a 200-250 m, l'attività del rigassificatore viene dichiarata incompatibile con quella dello stabilimento Fincantieri e pertanto l'una esclude l'altra in presenza di navi gasiere all'ormeggio, non sarà più ammissibile il transito dei grossi vettori commerciali nel porto di Monfalcone, ecc. La nota suddetta è stata

trasmessa al MATTM (DVA-2015-17358 del 13/07/2015) e quindi alla CTVIA (CTVA-2015-2235 del 3/07/2015). A quest'ultima nota è stato allegato anche un ulteriore parere Prot. 13154 reso in data 1/07/2015 sempre dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone relativo alla manovrabilità delle navi gasiere con cui è stato dichiarato che il contenuto dello studio "...non soddisfa le necessità della scrivente per quanto attiene le modifiche del locale regolamento per la navigazione, la sosta e gli accosti delle navi mercantili e dei galleggianti nel porto di Monfalcone..." invitando quindi il Proponente a rivedere l'intero studio.

PRESO ATTO che la Regione FVG in data 23/07/2015 con nota Prot. 7212/GAB/4.1.1/IND-4 su conforme deliberazione di Giunta regionale n. 1443 del 17/07/2015 (DVA-2015-19497 del 24/07/2015) ha espresso il proprio parere sul progetto in questione concludendo 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...". Le carenze documentali e progettuali rilevate sulla base della Relazione svolta dal Servizio valutazioni ambientali riguardano: la caratterizzazione dei sedimenti da dragare, la modifica della linea di costa, la valutazione di incidenza, la componente atmosfera, il piano di monitoraggio, il traffico portuale, gli impatti paesaggistici, l'analisi costi-benefici, la valutazione delle alternative, la sussistenza di impatti cumulativi. Il parere regionale è stato trasmesso alla Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS con nota Prot. DVA-2015-19976 del 30/07/2015 (CTVA-2015-2629 del 30/07/2015).

PRESO ATTO che in data 3/08/2015 si è tenuto presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un ulteriore incontro tra il Proponente ed il G.I. in cui sono state nuovamente evidenziate tutte le carenze documentali e progettuali come dettagliatamente richiamate nella Delibera n. 1443 del 17/07/2015 della Regione FVG ed ulteriormente ribadita la mancanza dei dati di caratterizzazione dei sedimenti marini e la loro validazione. In tale occasione il Proponente si è quindi impegnato a inviare tali dati e a trasmettere una Relazione di controdeduzioni di tutti i punti di criticità sollevati dal parere regionale del 17/7/2015 acquisito al Prot. CTVA-2015-2629 del 30/07/2015.

PRESO ATTO che la suddetta Relazione di controdeduzioni non risulta mai pervenuta al MATTM.

PRESO ATTO che in data 3/08/2015 il Proponente ha inviato all'ARPA FVG, incaricata della validazione dei dati di caratterizzazione dei sedimenti marini, i risultati del laboratorio di fiducia del Proponente riguardo la caratterizzazione stessa.

PRESO ATTO che in data 6/08/2015 il Proponente ha quindi inviato i documenti inerenti la caratterizzazione dei sedimenti al MATTM. Alla stessa nota viene allegato un parere legale relativo alla attività di caratterizzazione dei sedimenti marini reso dall'Avv. M. Fracanzani per conto della Soc. Proponente Smart Gas in data 31/07/2015 con espresso invito rivolto al Ministero dell'Ambiente di non diffondere in alcun modo presso terzi, interni o estranei al procedimento epigrafato, le informazioni ed i dati relativi alle caratterizzazioni ambientali senza preventiva autorizzazione del Proponente.

PRESO ATTO che in data 24/08/2015 con nota Prot. DVA-2015-21581 è stata rilevata la necessità che la Regione FVG esamini la documentazione inerente la caratterizzazione dei sedimenti.

PRESO ATTO che in data 27/08/2015, il Proponente ha quindi provveduto all'invio alla Regione FVG della documentazione inerente la caratterizzazione dei sedimenti marini.

PRESO ATTO che in data 8/09/2015, con nota Prot. DVA-2015-22505 la DVA ha trasmesso alla CTVIA e alla Regione FVG una nota rendendola edotta dell'avvenuto invio della documentazione relativa alla caratterizzazione dei sedimenti marini e chiedendo alla Regione FVG se, sulla base della documentazione integrativa di cui trattasi, intendesse modificare / integrare il parere "interlocutorio" già espresso.

PRESO ATTO che in data 30/09/2015 il Proponente ha inviato 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, acquisita al Prot. DVA-2015-0024815 del 5/10/2015 (CTVA-2015-0003287 del 5/10/2015).

PRESO ATTO che in data 8/10/2015 è stato pubblicato sul sito del Proponente SMART Gas una nuova versione dello Studio sulle manovre di simulazione delle navi gasiere (rimorchio, rivoluzione, ecc.) assistite da una serie di rimorchiatori, il tutto oggetto di esame da parte della competente Capitaneria di Porto di Monfalcone.

PRESO ATTO che in data 22/12/2015 è stato approvato il Piano Energetico Regionale da parte della Regione FVG in cui si rileva che *“Per quanto riguarda la collocazione, il terminale di ricevimento di piccola scala deve costituire un’ulteriore opportunità per lo sviluppo del porto nel quale viene ospitato, e non deve rappresentare una limitazione, anche potenziale, alla concorrenza per quanto attiene alle materie trasportate e lavorate e ai servizi portuali già consolidati”* e, più avanti, *“che non sia in contrasto con lo sviluppo dei porti regionali”*.

PRESO ATTO che con Delibera del 15/01/2016 n. 42 la Regione FVG nel ritenere superata la motivazione inerente la caratterizzazione dei sedimenti (solo questa) ha confermato tutte le rimanenti *carenze* e criticità precedentemente evidenziate. E’ stato pertanto reso un nuovo ulteriore parere sul progetto concludendo 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 del 23/07/2015 e...(omissis)... di confermare che non sussistano le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto...”*.

RILEVATO che con nota del 26/01/2016 l’Avv. M. Fracanzani, in nome e per conto del Proponente, ha inviato alla Regione FVG una nota di *“Osservazioni ed apporti collaborativi a valere anche quale istanza di autotutela”* in merito alla Delibera n. 42 del 15/01/2016 invitando la Regione stessa *“...a rivedere, in via di autotutela, la propria valutazione dubitativa esprimendo, nell’ambito del procedimento di VIA statale in corso, parere di compatibilità ambientale al progetto di Smart Gas S.p.A., ritenendo superate tutte le criticità e carenze documentali e progettuali già indicate nel parere regionale n. 7612 dd. 23 luglio 2015 e ribadite nella deliberazione n. 42 dd. 15.1.2016, conformemente alle disposizioni dell’art. 21 nonies della L. 241/1990, come da ultimo modificata ed integrata dalla L. 7 agosto 2015, n. 124, sussistendone le ragioni di interesse pubblico richieste e tenuto conto degli interessi di Smart Gas e dei controinteressati come sopra rappresentato, con riserva sin d’ora di esperire ogni azione a tutela degli interessi e diritti della predetta Società, in ogni sede che dovesse risultare opportuna, ed in particolare di proporre ricorso avanti al Giudice Amministrativo avverso l’illegittimo silenzio-inadempimento nonché richiesta di indennizzo e/o di risarcimento del danno ingiusto già cagionato a Smart Gas S.p.A. in conseguenza dell’inosservanza del termine di conclusione del procedimento e dell’illegittimo esercizio dell’attività amministrativa, conformemente alle disposizioni del codice del processo amministrativo e della legge n. 241/1990 e s.m.i...”*

RILEVATO che con nota del 12/01/2016 la Società Proponente SMART Gas per il tramite dell’Avv. M. Fracanzani ha inviato al Ill.mo Sig. Ministro dell’Ambiente una formale diffida *“...a concludere il procedimento di VIA avviato dalla SMART Gas s.p.a. (cod. ID 2805) entro venti giorni, trascorso il quale la Società invocherà l’esercizio del potere sostitutivo da parte del Consiglio dei Ministri a provvedere, conformemente alle disposizioni dell’art. 26, comma 2 del D.Lgs. 152/2006...”*;

PRESO ATTO di quanto pervenuto e per gli adempimenti di competenza, con il verbale n. 1 del 14/01/2016 il Comitato di Coordinamento (CdC) della Commissione di Valutazione Tecnica dell’Impatto Ambientale VIA-VAS, ha disposto quanto segue: *“...il Presidente comunica che è stata notificata diffida alla conclusione del procedimento da parte della Smart Gas. Il Comitato chiede che la stessa venga inviata al Gruppo istruttore ... (omissis)... con invito alla immediata conclusione del procedimento...”*.

VISTO quanto sopra disposto, il G.I. ha quindi inviato una nota al CdC indicante le ragioni per le quali non è stato possibile concludere il parere in questione. La nota è stata discussa al CdC n. 3 del 28/01/2016, e quindi prima dei termini di scadenza della diffida, in esito alla quale il G.I. è stato invitato *“... a concludere il procedimento al più presto ed allo stato degli atti...”*.

VALUTATO che l’art. 26 comma 3-ter del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i. consente di non dare ulteriore corso all’istruttoria *“nel caso in cui il proponente non ottemperi alle richieste di integrazioni da parte dell’autorità*

9

competente, non presentando gli elaborati modificati, o ritiri la domanda, non si procede all'ulteriore corso della valutazione".

VALUTATO che la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente in data 27/03/2015 (acquisita da DVA in data 3/04/2015 con Prot. DVA-2015-0009167 e da CTVA in data 7/04/2015 con Prot. CTVA-2015-1133), successivamente integrata volontariamente in data 19/05/2015, 9/06/2015, 6/08/2015 e 30/09/2015, per le motivazioni sopra riportate, non ottempera alle richieste di integrazione.

M

VALUTATO, in analogia con i contenuti della Delibera della Regione FVG n° 42 del 15/01/2016, che dalla documentazione inviata dal Proponente, fatta salva la caratterizzazione dei sedimenti, non risulta alcuna integrazione in merito alle ulteriori e significative criticità e carenze documentali e progettuali già individuate nel precedente Parere regionale n. 7612 del 23/07/2015 che viene pienamente condiviso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS .

RITENUTE carenti e insufficienti le integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e alla documentazione progettuale richiesta con nota Prot. n. 0030078/P del 7/11/2014 (DVA-2014-36906 dell'11/11/2014) da parte della Regione FVG, con particolare riferimento alle richieste di integrazioni n. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 26, 32, 34, 38, 41, 42, 43, 47, 48 e 49.

RITENUTE carenti e insufficienti le integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e alla documentazione progettuale richiesta con nota Prot. CTVA-2015-0000466 del 13/02/2015 da parte del MATTM, con particolare riferimento alle richieste di integrazioni n. 3, 4, 5, 6, 7 e 14.

VALUTATO, pertanto, che non sussistono le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale sul progetto in questione.

VISTO l'art. 26, comma 3 ter, del D.Lgs 152/06 introdotto dall'art. 2 comma 22, lettera e), del D.Lgs 29.06.2010 n. 128 che prevede che "nel caso in cui il proponente non ottemperi alle richieste di integrazioni da parte dell'autorità competente, non presentando gli elaborati modificati, o ritiri la domanda, non si procede all'ulteriore corso della valutazione".

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS sul progetto del 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 esprime il seguente

PARERE:

Non si procede all'ulteriore corso della valutazione ai sensi dell'art. 26, comma 3 ter, del D.Lgs 152/06 introdotto dall'art. 2 comma 22, lettera e), del D.Lgs 29.06.2010 n. 128

o
b
c

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)


.....
ASSENTE
.....

b
c
d

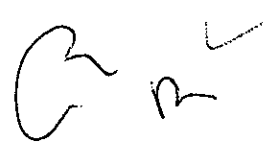
ASSENTE
.....



h

e

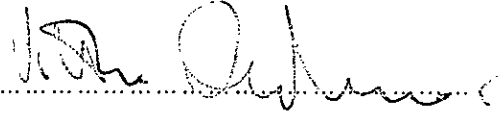
D



Prof. Saverio Altieri

ASSENTE


Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

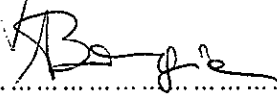
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

ASSENTE

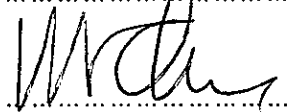
Dott. Andrea Borgia



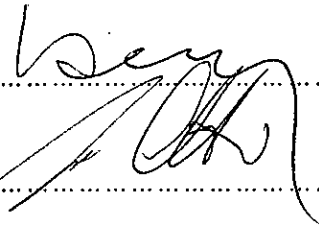
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari



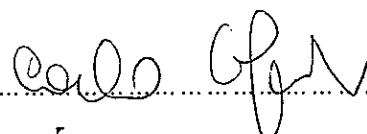
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

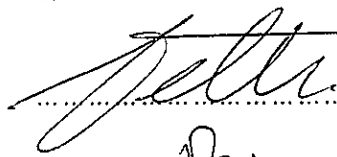
Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

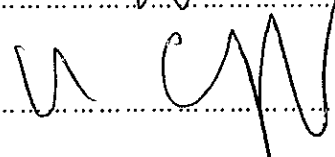
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

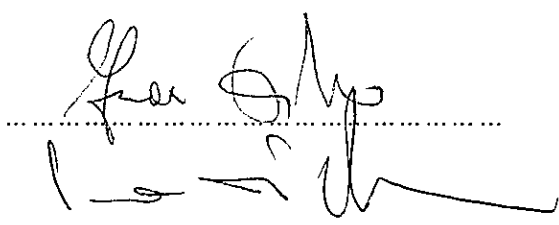


Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

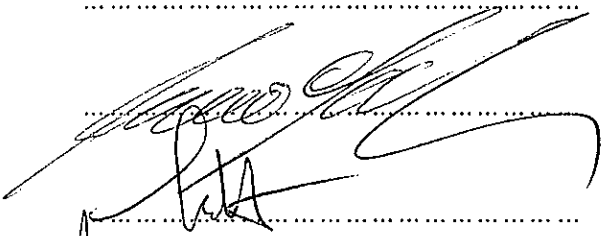
Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino



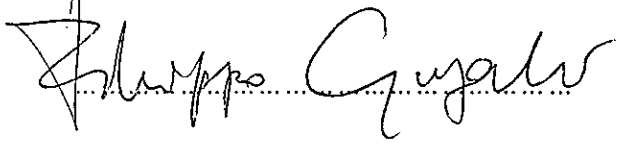
Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

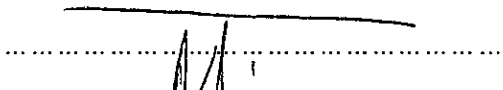


Arch. Antonio Gatto

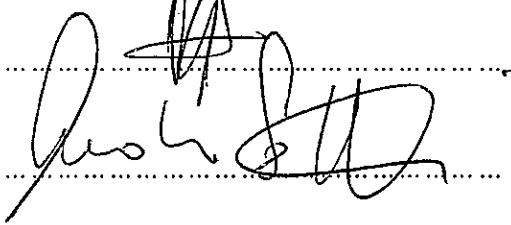
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



Prof. Antonio Grimaldi



Ing. Despoina Karniadaki

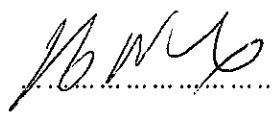


Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

ASSENTE

Arch. Salvatore Lo Nardo



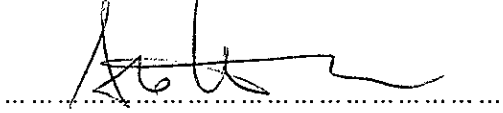
Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

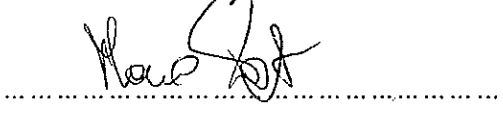
Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis



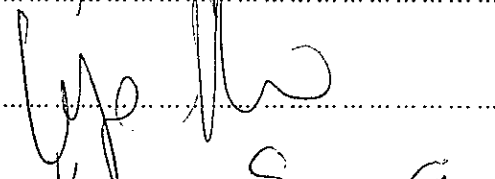
Ing. Mauro Patti



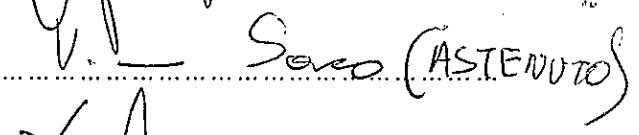
Cons. Roberto Proietti



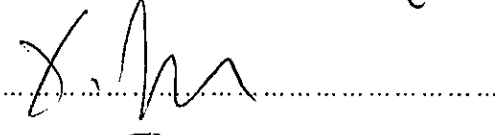
Dott. Vincenzo Ruggiero



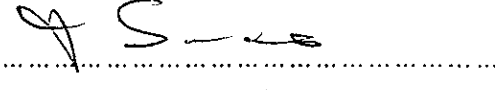
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi



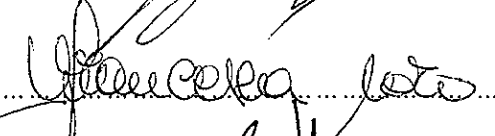
Dott. Paolo Saraceno



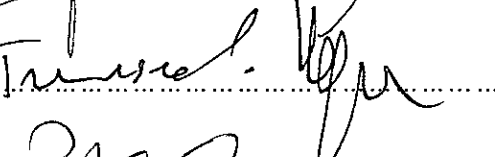
Dott. Franco Secchieri



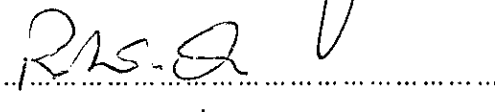
Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani



Ing. Daniele Tirelli
(Regione Friuli Venezia Giulia)

