

Il segretario della Commissione  
VIA E VAS



La presente copia fotostatica composta  
di N° 14 ..... fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 26-10-2016

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

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

Parere n. 2203. del 21/10/2016

<b>Progetto:</b>	<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><i>ID_VIP 2805</i></p> <p>Parere art. 9 DM 150/07</p> <p>Parere CTVA n. 1978 del 05/02/2016, Osservazioni al parere pervenute dalla Società Proponente</p>
<b>Proponente:</b>	SMART Gas S.p.A.

*Handwritten notes and signatures:*  
- Top right: *[Signature]*  
- Right side: *[Vertical signature]*  
- Bottom: *[Multiple signatures and initials]*

## 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-2014-00025529 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 Parere n. 1978 del 5/02/2016 reso dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VA-VAS (d'ora in avanti CTVIA).

**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 DVA Prot. n. 0006919 del 14/03/2016 (CTVA Prot n. 0000920 del 14/03/2016) con cui la Direzione ha trasmesso alla CTVIA la nota del Proponente di chiarimenti collaborativi del 9/03/2016 al Parere n. 1978 del 5/02/2016, acquisita al Prot. n. 0006710 del 10/03/2016, con cui contestualmente chiede *“di fornire le proprie valutazioni ed osservazioni in merito”*.

**VISTA** la nota DVA Prot. n. 0007540 del 18/03/2016 (CTVA Prot n. 0001006 del 18/03/2016) con cui la Direzione ha trasmesso alla CTVIA la nota del Proponente, acquisita al Prot. n. 0007109 del 15/03/2016, relativa al riscontro ad alcune richieste del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

**VISTA** la nota DVA Prot. n. 0014596 del 30/05/2016 (CTVA Prot n. 0001989 del 31/05/2016) con cui la Direzione ha trasmesso alla CTVIA la nota della Regione Friuli Venezia Giulia Prot. n. 13260 del 24/05/2016, acquisita al Prot. n. 0014058 del 24/05/2016, relativa alla trasmissione della D.G.R. n. 828 del 13/05/2016 con l'espressione della conferma del parere già reso per il progetto in questione in riscontro alla nota del 26/01/2016 dello Studio Legale Fracanzani.

**RICHIAMATO** il Parere n. 1978 del 5/02/2016 reso dalla CTVIA secondo cui sono state ritenute carenti ed insufficienti le integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale ed alla documentazione progettuale richieste con nota Prot. n. 0030078/P del 7/11/2014 (DVA-2014-36906 dell'11/11/2014) da parte della Regione FVG, relativamente alle integrazioni n. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 22, 26, 32, 34, 38, 41, 42, 43, 47, 48 e 49 e con nota Prot.

CTVA-2015-0000466 del 13/02/2015 da parte del MATTM, relativamente alle integrazioni n. 3, 4, 5, 6, 7 e 14.

**RICHIAMATO** tutto quanto già valutato con il succitato Parere n. 1978 del 5/02/2016 secondo cui sono state ritenute non sussistenti le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale sul progetto in questione e che pertanto la CTVIA ha ritenuto *"di non poter procedere 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"* che esplicitamente prevede *"...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..."*.

**PRECISATO** che nell'ambito del ricorso al TAR Lazio proposto dal Proponente contro il MATTM per l'annullamento del DM n. 167 del 6/8/2015 relativo ai *"Lavori di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone (GO)"* rilasciato a favore dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, con nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016, la CTVIA ha già trasmesso alla DVA un proprio contributo tecnico in cui, in merito alla realizzazione del terminale di GNL in questione, si afferma specificatamente che la valutazione ambientale è stata molto complessa e articolata a causa di una pluralità di elementi che, ne seguito vengono sinteticamente richiamati:

- a) la futura opera si inserisce in un contesto ambientale particolarmente vulnerabile e critico;
- b) la futura opera è ubicata in un sito (area portuale di Monfalcone) di difficilissimo accesso oltre che direttamente interferente con i traffici marittimi;
- c) la futura opera è altresì interferente e direttamente riverberante (come peraltro affermato testualmente anche dallo stesso Proponente) 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. 000167 del 6/08/2015 il cui Proponente è l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (GO);
- d) le maggiori criticità correlate col precedente punto c) sono legate alle consistenti opere di dragaggio dei fondali marini che si rendono necessarie, in massima parte interferenti e sovrapponibili a quelle previste nel progetto dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone e che si basano (almeno nell'ipotesi iniziale) sul fatto che l'approfondimento dei fondali marini -così come previsti dall'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone- sia già avvenuto e ultimato;
- e) le ulteriori criticità correlate sempre col medesimo punto c) sono anche legate alla successiva movimentazione dei sedimenti e allo stoccaggio degli stessi (in parte) nella attuale cassa di colmata in cui sono stati rilevati, proprio su segnalazione del Proponente, materiali antropici abusivamente conferiti nel corso degli anni e comunque diversi da quelli provenienti dalle precedenti attività di dragaggio;
- f) tutti i pareri "interlocutori" emessi dalla Regione FVG sono negativi;
- g) sul progetto sono state presentate moltissime osservazioni da parte di Enti pubblici, privati, associazioni, ecc.;
- h) in esito alla iniziale fase istruttoria, la CTVIA ha ritenuto la documentazione presentata del tutto incompleta e incontrovertibilmente carente su molteplici aspetti, tant'è che con nota Prot. CTVA-2015-0000466 del 13/02/2015 sono state richieste al Proponente un consistente numero di integrazioni progettuali: n. 49 integrazioni (facendo proprie tutte le richieste già formulate anche dalla Regione FVG) oltre a n. 15 ulteriori specifiche richieste del MATTM;
- i) in accordo alla Convenzione di Espoo, la Repubblica della Slovenia ha chiesto la partecipazione al procedimento;
- j) con la successiva documentazione integrativa trasmessa al MATTM il Proponente *non ha però ottemperato a molteplici richieste di integrazioni e pertanto con il Parere n. 1978 del 5/02/2016, la CTVIA ha ritenuto di non potere procedere 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.*

**RICHIAMATO** altresì che con lo stesso contributo tecnico di cui alla nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016 trasmessa alla DVA, la CTVIA ha riassunto cronologicamente le fasi più salienti che hanno caratterizzato il

procedimento in questione a piena e totale dimostrazione della puntuale, precisa e intensa attività istruttoria svolta dal Gruppo Istruttore (G.I.), evidenziando -tra i tanti- i seguenti principali aspetti, già peraltro tutti richiamati nel succitato Parere n. 1978 del 5/02/2016:

- 1) in data 18/12/2014 si è tenuta una prima riunione con il Proponente;
- 2) nota Prot. n. 0030078 del 7/11/2014 (DVA-2014-36906 dell'11/11/2014) la Regione FVG ha inoltrato al Proponente n. 49 richieste di integrazioni;
- 3) in data 21/01/2015 è stato effettuato uno specifico sopralluogo a Monfalcone da parte del G.I. della CTVIA;
- 4) 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;
- 5) con nota DVA-2015-4814 del 20/02/2015 la CTVIA, dopo aver condiviso e fatto proprie le n. 49 richieste di integrazioni formulate dalla Regione FVG, ha inoltrato al Proponente n. 15 richieste di integrazioni aggiuntive;
- 6) in data 27/03/2015 il Proponente ha presentato le proprie risposte alle richieste di integrazioni della CTVIA e della Regione FVG attraverso il Doc. n. 14-007.H27 redatto in data 25/03/2015. Le integrazioni sono state trasmesse da DVA alla CTVIA in data 7/04/2015 (CTVA-2015-1133);
- 7) tenuto conto di tutta una serie di problematiche di natura prettamente marittima, in data 01/04/2015 e 22/04/2015 sono stati effettuati da parte del G.I. della CTVIA due ulteriore sopralluoghi presso la Capitaneria di Porto di Monfalcone;
- 8) in data 2/04/2015, vista l'esigenza di procedere ad un esame congiunto delle problematiche inerenti il progetto di cui trattasi con il progetto di approfondimento del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone, si è tenuta una seconda riunione con il Proponente, convocata dalla DVA a cui ha partecipato anche il G.I. della CTVIA;
- 9) 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;
- 10) in data 19/5/2015 il Proponente ha trasmesso al MATTM la documentazione integrativa volontaria relativa alle operazioni di manovra e ormeggio delle navi gasiere. Tale documentazione è stata ulteriormente integrata il 9/06/2015;
- 11) 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. Purtuttavia nello stesso Verbale, la Capitaneria di Porto di Monfalcone, quale membro del CTR, ha evidenziato tutta 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, relativamente agli aspetti di sicurezza, nello stesso Verbale 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...*";
- 12) in data 21/05/2015 l'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone ha rappresentato al MATTM tutta una serie di criticità in ordine alla realizzazione del progetto del rigassificatore, soprattutto in riferimento alle carenze progettuali e alle interferenze tra l'intervento proposto e le attività portuali in essere e future e con i traffici marittimi. Con nota del 17/06/2015, per conto del Proponente, l'Avv. M. Fracanzani ha presentato le proprie osservazioni sul parere dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone (DVA-2015-16720 del 25/06/2015);
- 13) con nota Prot. 12826 del 26/6/2015 la Capitaneria di Porto di Monfalcone si è espressa in merito agli aspetti marittimi con cui, pur ritenendo la documentazione prodotta dal Proponente ancora incompleta e non esaustiva, ha impartito n. 9 prescrizioni "di massima", molto gravose sotto una pluralità di aspetti. 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 è dichiarata incompatibile con quella dello stabilimento Fincantieri e pertanto l'una esclude l'altra in presenza di navi gasiere, 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;*

- 14) con Delibera del 17/07/2015 n. 1443 la Regione FVG (DVA-2015-19497 del 24/07/2015) ha espresso il proprio parere "interlocutorio" sul progetto 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 acquisito al Prot. CTVA-2015-2629 del 30/07/2015;
- 15) in data 3/08/2015 si è tenuta una terza riunione con il Proponente presso la DVA con la partecipazione del G.I. della CTVIA, in cui è stata evidenziata la mancanza dei dati di caratterizzazione dei sedimenti marini e la loro validazione. Il Proponente si è quindi impegnato a inviare tali dati e a trasmettere una Relazione che controdeduca i punti di criticità sollevati dal parere regionale del 17/7/2015;  
Il Proponente, in tale riunione si era impegnato a presentare opportuna documentazione di controdeduzione delle osservazioni formulate dalla Regione FVG nel parere del Presidente regionale acquisito al Prot. CTVA-2015-2629 del 30/07/2015;
- 16) 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;
- 17) in data 6/08/2015 il Proponente ha quindi inviato i documenti inerenti la caratterizzazione dei sedimenti al MATTM. Il 12/8/2015 è stata trasmessa al MATTM una nota dell'Avv. M. Fracanzani del Proponente del 6/8/2015;
- 18) 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;
- 19) in data 27/08/2015, il Proponente ha quindi provveduto all'invio alla Regione FVG della documentazione inerente la caratterizzazione dei sedimenti marini;
- 20) 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;
- 21) in data 21/09/2015 la Regione FVG ha richiesto un parere ad ARPA FVG di supporto tecnico-scientifico in relazione ai dati di caratterizzazione dei sedimenti marini;
- 22) in data 25/09/2015 con nota Prot. 32408 l'ARPA FVG ha segnalato che il processo di validazione dei dati da parte di ARPA FVG era ancora in corso;
- 23) 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;
- 24) in data 1/10/2015 il Proponente Gas ha presentato ricorso al TAR Lazio per la sospensione del Decreto n. 167 del 6/08/2015 (in via cautelare) e il successivo annullamento dello stesso (in via principale). Il ricorso è stato notificato con nota Prot. DVA-2015-25849 del 15/10/2015, acquisita al Prot. CTVA-2015-3446 del 15/10/2015;

- 25) in data 8/10/2015 sul sito web del Proponente è stato pubblicato uno 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;
- 26) con nota Prot. DVA-2015-26516 del 22/10/2015 acquisita al Prot. CTVA-2015-3591 del 23/10/2015 recante *“Ricorso al Tar Lazio proposto dalla Soc. Smart Gas spa c/Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare per l’annullamento del DM n.167 del 06/08/2015”* la DVA ha chiesto alla CTVA *“di fornire ogni utile elemento tecnico in ordine all’impugnativa proposta dalla Società Smart Gas, valutando ogni possibile correlazione proposta della medesima con il parere già reso”*;
- 27) tenuto conto dei contenuti del ricorso al TAR dove, tra gli altri numerosi motivi, vengono contestate questioni relative alla movimentazione dei sedimenti, in data 23/10/2015 (CTVA-2015-3596 del 23/10/2015) è stato attivato da parte della CTVA il supporto tecnico ISPRA;
- 28) in data 30 ottobre 2015, con nota Prot. 36941 l’ARPA FVG ha quindi evidenziato che i sedimenti derivanti dal dragaggio potevano essere gestiti come da progetto;
- 29) in data 21/12/2015 è stato inviato al MATTM il ricorso per motivi aggiunti da parte del Proponente;
- 30) 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”*;
- 31) con Delibera del 15/01/2016 n. 42 *la Regione FVG nel ritenere superata la motivazione inerente la caratterizzazione dei sedimenti (solo questa) ha quindi confermato tutte le rimanenti carenze e criticità precedentemente evidenziate. E’ stato pertanto reso un nuovo ulteriore parere “interlocutorio” sul progetto concludendo, appunto, 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...”*;
- 32) in data 21/01/2016 si è tenuta presso il MATTM una riunione con la Regione FVG e l’Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone in cui è stato anticipato che quest’ultima avrebbe provveduto ad inoltrare una integrazione alla richiesta di modifica al piano di escavazione e deposito in colmata dei sedimenti del porto di Monfalcone già autorizzato con Decreto n. 000167 del 6/08/2015 già inoltrata in data 30/11/2015 con nota Prot. n. 8177 (DVA-2015-29964). Tenuto conto della stretta interferenza tra i due progetti, questa modifica avrebbe complicato ancora di più il già complesso iter istruttorio del progetto del rigassificatore;
- 33) in data 26/01/2016 ISPRA ha trasmesso alla Commissione tecnica VIA e VAS il proprio elaborato tecnico sulla base dell’incarico ricevuto il 23/10/2015;
- 34) in data 26/01/2016 l’Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone ha trasmesso alla DVA la preannunciata proposta di modifica al piano di escavazione e deposito in colmata dei sedimenti del porto di Monfalcone (Prot. n. 1598/DVA del 22/01/2016), proposta che è stata quindi inoltrata alla CTVA;

**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, sussistenti 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 era 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...".

**PRESO ATTO** che in data 5/02/2016 è stato emesso da CTVIA il succitato Parere n. 1978 del 5/02/2016 secondo cui sono state ritenute non sussistenti le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale sul progetto in questione e che pertanto la CTVIA ha ritenuto "di non poter procedere 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".

**RICHIAMATO** inoltre che con il più volte citato contributo tecnico di cui alla nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016 trasmessa alla DVA, emesso a valle della nota DVA Prot. n. 0014596 del 30/05/2016 (CTVA Prot n. 0001989 del 31/05/2016) con cui la Direzione ha trasmesso alla CTVIA la nota della Regione Friuli Venezia Giulia Prot. n. 13260 del 24/05/2016 con allegata la D.G.R. n. 828 del 13/05/2016, la CTVIA ha anche sintetizzato le seguenti principali criticità, carenze e insufficienze documentali (suddivise per macrotematiche) che hanno determinato l'emissione del suddetto Parere n. 1978 del 5/02/2016:

**A) In merito alla realizzazione e gestione delle casse di colmata (vecchia e nuova)**

- Non è stato presentato dal Proponente alcuno studio modellistico sulle acque sotterranee e sull'interferenza tra acqua sotterranea e strutture. In particolare con riferimento al diaframma plastico della cassa di colmata non è stato fornito alcun elemento di valutazione sulla modalità di minimizzazione dell'alterazione del flusso sotterraneo rinviando alla successiva fase di progettazione esecutiva.
- Vi sono eclatanti incongruenze tra la ricostruzione dell'idrogeologia locale e della fluidodinamica delle acque sotterranee all'interno dell'Area Lisert in cui insiste la cassa di colmata esistente e quanto riportato nello studio condotto dall'Università di Trieste "Studio per la valutazione sull'origine antropica o naturale delle specie chimiche che superano la concentrazione soglia nelle acque sotterranee della Cassa di Colmata del Porto di Monfalcone" in relazione:
  - o all'ingressione di acque ipogee da monte
  - o all'origine della contaminazione delle acque sotterranee
  - o alle sostanze organiche presenti.
- Il sistema di controllo e monitoraggio delle acque di sfioro previsto dal Proponente tramite installazione di pozzetti per il campionamento risulta chiaramente inadeguato e per questo dovrebbe essere implementato con sistemi di monitoraggio in continuo tramite centraline di controllo prevedendo inoltre sistemi di bypass ed invio a trattamento di eventuali acqua contaminate.
- Le attività di riprofilazione morfologica previste sull'area Lisert volte ad uniformare il piano di posa per la sovrapposizione della cassa di colmata esistente e viste le caratteristiche dei materiali desunte

dalle indagini a vario titolo effettuate sull'area, non garantiscono gli standard attesi di conducibilità  $k \leq 10^{-9}$  m/s.

- Da un punto di vista idraulico non è assolutamente possibile che il diaframma plastico, così come previsto, debba intestarsi nelle ghiaie poligeniche. Un diaframma a bassa conducibilità si deve immergere nel substrato impermeabile avendo cura di non attraversarlo al fine di evitare creazione di percorsi preferenziali di migrazione contaminanti e conseguenti fenomeni di contaminazione indotti (*cross-contamination*).
- Non è stata presentata dal Proponente alcuna relazione geologica rinviando la produzione della stessa alle successive fasi progettuali.
- Non si concorda assolutamente con l'affermazione riportata dal Proponente secondo cui le caratteristiche delle acque (*presenti nella cassa di colmata - ndc*) non si discosterebbero in maniera significativa da quelle di ecosistemi indisturbati nelle aree costiere del mare Adriatico. Pur accettando che l'origine delle sostanze inorganiche sia geogenica o in altri termini correlabile alle caratteristiche geochemiche delle matrici solide con le quali è riempita la cassa di colmata, dall'altro il passaggio in soluzione di metalli e metalloidi è dovuto alle particolari condizioni al contorno che si vengono a creare nella cassa di colmata, che non sono condizioni naturali o comunque naturalmente presenti nell'alto adriatico ma piuttosto condizioni fortemente sito-specifiche. Quindi se da un lato, non sono da "scomodare" componenti antropiche di contaminazione o ingressioni di contaminazione da nord della cassa di colmata, dall'altro la stessa si configura come potenziale sorgente di contaminazione (seppur geogenica) per le particolari condizioni sito specifiche che si attivano all'interno della cassa in funzione dell'andamento della salinizzazione, delle variazioni delle caratteristiche ossido riduttive del sistema e del ruolo della materia organica. "Le condizioni al contorno che determinano queste dinamiche sono essenzialmente rappresentate dall'entità delle precipitazioni meteoriche e dalla loro infiltrazione nel suolo, dal mescolamento delle stesse con le acque saline e da processi di evaporazione attivi". Tale sorgente tende a rilasciare nelle acque al suo interno metalli e metalloidi e sostanze inorganiche in concentrazioni superiori alle CSC.
- Del tutto insufficiente e inadeguata è la distribuzione areale, sia per l'area sommersa (Area 7 ed Area 8) sia per l'Area Lisert (Area 10), dei litotipi dell'Unità C (per i quali vengono assegnati coefficienti di permeabilità  $k$  compresi tra  $10^{-9}$  e  $10^{-10}$  m/s). Inoltre l'Unità C viene definita come *"argille limose e limi argillosi con frammenti di conchiglie e resti vegetali e livelli di sabbia e di limo sabbioso"*, dall'esame dei sommari documenti forniti emerge invece che tale litologia è descrivibile come un limo sabbioso-argilloso, dove la componente a bassa conducibilità è comunque limitata. Non sono per nulla specificate le modalità seguite per stimare la conducibilità delle unità litologiche. Le tavole presentate con ricostruzione delle sezioni stratigrafiche sono a bassa risoluzione e scarsamente leggibili. Il Proponente non ha fornito sufficienti elementi utili a garantire il rispetto di una permeabilità sul fondo e sul perimetro con  $k \leq 1,0 \times 10^{-9}$  m/s
- Non sono state fornite le minime informazioni sull'esecuzione del diaframma plastico. Non viene presentato alcun dimensionamento, neanche di massima, dell'opera che tenga in considerazione (oltre a conducibilità attesa e spessore) i seguenti aspetti:
  - o materiali, metodi costruttivi (con relativi piani di gestione residui e rifiuti)
  - o resistenza a medio e a lungo termine;
  - o tolleranza su verticalità, profondità, continuità;
  - o deformabilità;
  - o portate di filtrazione complessive ammesse attraverso la barriera tenuto conto dei processi diffusivi ed avvertivi e relative verifiche di attraversamento – aggiramento particella fluida;
  - o compatibilità chimica a medio e a lungo termine tra materiali costituenti il diaframma e le condizioni chimico-fisiche (sito-specifiche) all'interno della cassa di colmata
  - o controlli in fase di realizzazione
  - o piano di monitoraggio *post-operam*.
- Non è stata presentata alcuna valutazione di potenziali incidenze delle azioni di progetto su suolo e sottosuolo con particolare riferimento alla gestione dei rifiuti e delle Terre e rocce da scavo, rinviando tali valutazioni a successive fasi progettuali.



**B) In merito alla caratterizzazione dei sedimenti marini e relativa gestione**

- La caratterizzazione dei sedimenti presentata, effettuata ai sensi DM 24/01/96, è limitata alla sola caratterizzazione chimico-fisica e microbiologica e non considera per nulla le indagini ecotossicologiche, non permettendo una classificazione integrata della qualità dei sedimenti da dragare. Non viene preso in considerazione il Manuale per la Movimentazione dei Sedimenti Marini (APAT ICRAM, 2007), come invece specificatamente richiesto dalla Commissione tecnica VIA e VAS e dalla Regione FVG.
- Non vengono prese in considerazione da Proponente, e nemmeno valutate (o escluse) soluzioni alternative di collocazione e/o utilizzo (anche parziale) dei sedimenti dragati oltre all'opzione del refluento in cassa di colmata (esistente e nuova).
- Le metodiche di analisi chimica dovrebbero essere totalmente riviste e rivalutate in merito ai requisiti analitici necessari per caratterizzazioni ambientali: alcuni limiti di quantificazione non sono compatibili con i riferimenti da utilizzare, come nel caso di mercurio e cadmio.
- Non si condivide assolutamente l'utilizzo dei limiti di CSC stabiliti dalla Tabella 1/B (siti ad uso industriale e commerciale) dell'Allegato 5, Titolo V, Parte Quarta del D.Lgs 152/06 ai fini del progetto oggetto del presente studio (dragaggio di sedimenti marini da conferire a cassa di colmata portuale).
- La biodisponibilità di mercurio dovrebbe essere indiscutibilmente approfondita attraverso prove di tipo ecotossicologico e di bioaccumulo.
- Non è stato chiarito come la modalità di dragaggio di tipo idraulico possa costituire di per sé un elemento di mitigazione riducendo la torbidità.
- Nel piano di monitoraggio ambientale (PMA) non sono minimamente previste indagini volte a valutare e /o prevenire impatti sulle comunità bentoniche presenti nell'area di progetto e nelle immediate vicinanze, né vengono considerate prove ecotossicologiche.
- Il PMA prevede "indagini di laboratorio" sui mitili degli impianti di mitilicoltura limitrofi *ante operam* e durante la fase di dragaggio solo in caso di incremento della media tra i valori di torbidità rilevati nella stazione di bianco e i valori rilevati nelle stazioni influenzate dalle attività di cantiere del 20% per 36 ore continuative. E' assolutamente necessario prevedere indagini di bioaccumulo di metalli in tracce sui mitili indipendentemente dai superamenti, unitamente alla valutazione si segnali precoci di impatti attraverso l'analisi di biomarkers.

**C) In merito agli effetti idrodinamici sull'ambiente marino derivanti dalla realizzazione della nuova cassa di colmata**

a. Relativamente alla risoluzione spaziale del dominio del modello di calcolo impiegato (MIKE 3) ai fini della modellazione della dispersione delle acque del rigassificatore, si osserva che:

- o L'estensione spaziale del dominio di calcolo " .... è stata scelta a valle di analisi preliminari, che hanno mostrato come i pennacchi analizzati ... non si estendano oltre l'area indagata ... ". Tuttavia, dalla documentazione presentata si evince come tali analisi preliminari siano state condotte considerando la sola influenza della forzante di marea sull'idrodinamica dell'area in oggetto, definendo come "condizioni peggiorative" le sole due condizioni di marea decrescente (per la quale si assume l'estensione massima dei *plume* verso mare) e di marea crescente (per la quale si assume l'estensione massima dei *plume* verso monte). In particolare, non è stata per nulla considerata l'influenza che anche le forzanti anemologiche hanno inevitabilmente sulla dispersione superficiale delle acque del rigassificatore (soprattutto nella condizione di marea decrescente) in un ambiente caratterizzato naturalmente da una elevata stratificazione verticale delle masse d'acqua.

- La risoluzione scelta per la discretizzazione orizzontale del dominio di calcolo (numero e dimensioni degli elementi della griglia) non è stata specificata e tantomeno motivata.
- b. Relativamente ai dati di input degli scenari di simulazione proposti si osserva che:
- Non è stata esaminata l'influenza della variabilità della forzante anemologica sulla stratificazione verticale delle correnti che inevitabilmente interferisce con i processi di dispersione e deposizione a mare, comportando possibili ripercussioni ambientali in relazione a direzione, intensità e durata del trasporto dei solidi in sospensione (ad es. incrementi dei livelli di torbidità, ricoprimento, eutrofizzazione, ecc.).
  - Non sono stati minimamente considerati, o non se ne fa opportuna menzione, i dati relativi alla variabilità media annuale e/o stagionale degli apporti idrici del Fiume Timavo, che insieme al Fiume Isonzo, condiziona le condizioni idrodinamiche e di trasporto solido della baia di Panzano.
  - Nella documentazione prodotta non è minimamente descritta la metodologia di ricostruzione dell'andamento batimetrico e non si forniscono sufficienti informazioni sulla tipologia e l'origine dei dati batimetrici su base bibliografica. A tal proposito si legge "*La batimetria è stata ricostruita sulla base delle sezioni rilevate in sito e sulla base di dati bibliografici*".
- c. Relativamente alla stima a lungo termine degli effetti sulle componenti biotiche e abiotiche si osserva che:
- La scelta della durata della simulazione "*... protratta per due cicli di marea, uno con ampiezza massima (0.8 m) e uno con ampiezza minima (0.25 m)...*" non è idonea a valutare le conseguenze a lungo termine sulle componenti biotiche e abiotiche, così come richiesto dalla Commissione tecnica VIA e VAS. A tal proposito si osserva che la valutazione degli effetti a lungo termine sulle diverse componenti ambientali deve essere condotta almeno su base stagionale e/o annuale. Ciò presuppone, pertanto, che sia indagata anche la variabilità del campo di correnti in relazione alla variabilità stagionale e/o annuale delle principali forzanti (vento, marea, e degli apporti idrici fluviali). Pertanto il Proponente avrebbe dovuto specificare e motivare con chiarezza: 1) la risoluzione orizzontale scelta per la discretizzazione del dominio di calcolo; 2) l'importanza di considerare una durata delle simulazioni sufficientemente estesa da consentire di pervenire ad una stima attendibile dell'estensione dei processi di mescolamento delle acque di scarico del rigassificatore, tenendo conto anche della dell'incidenza della variabilità stagionale e/o annuale del clima anemometrico e dei principali apporti idrici (es. fiume Timavo).
- d. Relativamente allo studio dell'interferenza delle nuove opere a mare con l'idrodinamica si osserva quanto segue:
- La metodologia utilizzata per la ricostruzione del campo di corrente non è idonea a valutare, con un livello di dettaglio sufficiente, l'interferenza che le nuove opere a mare hanno sulla qualità dell'ambiente marino (esternamente e internamente al Porto di Molfalcone). In particolare, non sono stati confrontati i risultati dello "stato di fatto" con quelli della nuova configurazione prevista delle opere a mare.
  - La corrente superficiale indotta dal vento e ricostruita nei pressi del Porto di Molfalcone in un unico punto di calcolo, seppur questo sia stato "*appositamente selezionato nei fondali antistanti il porto di Molfalcone ....*", non può essere considerata rappresentativa della distribuzione della corrente in punti limitrofi a quello prescelto. Infatti, sebbene il Proponente asserisca che "*... a causa dell'elevata variabilità spaziale dell'orientazione del piano batimetrico nel golfo di Molfalcone, la distribuzione della corrente in punti limitrofi a quello prescelto può variare in termini direzionali ... mentre non si prevedono significative variazioni in termini di intensità*", si evidenzia che anche le variazioni della direzione della corrente rivestono un ruolo importante per l'individuazione di zone di "trasporto/accumulo preferenziale" e che devono, quindi, essere ben indagate ai fini

dell'identificazione e della stima degli impatti, oltre che della definizione delle misure di mitigazione.

e. Relativamente ai dati di input degli scenari di simulazione si osserva che, considerati i numerosi fattori ambientali che influiscono sulle naturali condizioni idrodinamiche e di trasporto dei sedimenti, per tutte le attività di modellistica devono essere dettagliate e motivate, relativamente al conseguimento degli obiettivi del SIA, la scelta dell'estensione spaziale e temporale delle simulazioni, la scelta dei dati di input considerati e gli studi di qualità condotti sull'affidabilità dei dati. In particolare:

- non è stata esaminata l'influenza del vento sui processi di mescolamento e di stratificazione delle correnti lungo la colonna d'acqua;
- non sono stati considerati, o non se ne fa alcuna menzione, i dati relativi alla variabilità media annuale e/o stagionale degli apporti idrici del Fiume Timavo e del Fiume Isonzo che condizionano le condizioni idrodinamiche e di trasporto solido della baia di Panzano;
- non viene descritta la metodologia di ricostruzione dell'andamento batimetrico utilizzato per l'implementazione del modello. A tal proposito nel SIA si legge "La batimetria è stata desunta dalle carte nautiche disponibili". Non si riporta, invece, alcun riferimento all'utilizzo dei rilievi batimetrici condotti da SMART Gas, nel periodo di Dicembre 2014 e Gennaio 2015, per identificare le caratteristiche morfologiche del fondale per lo "stato di fatto" del progetto dei dragaggio del canale di accesso e del bacino di evoluzione del Porto di Monfalcone;

f. Relativamente agli impatti connessi all'estensione della nuova cassa di colmata si osserva che:

- Non è stata minimamente soddisfatta la richiesta di integrazione formulata dalla Commissione tecnica VIA e VAS e dalla Regione Friuli Venezia Giulia. A tal proposito si ribadisce quanto già espresso precedentemente. Si porta, inoltre l'attenzione sul fatto che la scelta di impostare le simulazioni numeriche per scenario e di analizzare separatamente le variazioni di corrente indotte dalle forzanti di marea e di vento, senza peraltro considerare l'incidenza degli apporti idrici dei Fiumi Timavo e Isonzo sull'idrodinamica e il trasporto solido della baia di Panzano, non permette di verificare la variabilità delle correnti indotte dall'azione combinata di marea, vento e apporti idrici fluviali e, pertanto, non è chiaramente idonea ad accertare "... l'influenza che tale colmata ha ... 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 riferimento al p.to c) della medesima richiesta di integrazione della Commissione tecnica VIA e VAS secondo il quale il SIA avrebbe dovuto prevedere un "... esame approfondito che correli l'azione del frangivento delle onde e della prevista diga foranea sul trasporto di sedimenti dentro e fuori dal porto", si evidenzia che non è stato condotto alcuno studio di circolazione che tenga conto dei fenomeni, a scala locale, del trasporto e della deposizione dei sedimenti risospesi, del mescolamento e del ricircolo della colonna d'acqua dentro e fuori dal porto. A tal proposito, si osserva che il Proponente non esclude la variazione delle correnti e della movimentazione dei sedimenti a scala locale "La realizzazione delle nuove opere a progetto (prolungamento della diga di sottoflutto e realizzazione della nuova cassa di colmata con diga foranea in massi) potrà comportare modifiche a scala locale delle correnti litoranee e del moto ondoso. Tali modifiche potranno causare variazioni alla movimentazione dei sedimenti nelle vicinanze delle opere stesse ....";
- Relativamente alla richiesta di integrazione formulata dalla Commissione tecnica VIA e VAS e dalla Regione Friuli Venezia Giulia) di "effettuare opportuna simulazione idrodinamica ... anche per le condizioni di progetto che evidenzii l'impatto sulle correnti di ricircolazione del Golfo indotto dalla modifica della linea di costa, evidenziando ... sia la condizione post - operam sia l'impatto differenziale determinato dalla realizzazione delle opere sulle grandezze fisiche simulate...." si ribadisce che nell'ambito

del SIA non sono state confrontate le simulazioni dello “stato attuale” con quelle delle nuove configurazioni di progetto. Si ribadisce, inoltre, che i risultati numerici presentati dal Proponente, così come gli strumenti e l'approccio modellistico utilizzati, non consentono di prevedere opportune azioni mitigative e di monitoraggio delle condizioni post – operam “... nel caso si verificano puntuali condizioni di stress legate ad erosione, a deposito o alla mancata ricircolazione e ossigenazione delle acque”.

Pertanto il Proponente avrebbe dovuto eseguire un studio modellistico di maggiore dettaglio per lo studio di ricircolo delle correnti e l'individuazione di eventuali alterazioni (anche locali) dei processi di accumulo/erosione dei sedimenti risospesi in prossimità del Porto di Monfalcone e delle aree interessate dalla realizzazione delle opere a mare. La corrente superficiale indotta dal vento deve essere ricostruita in più punti, permettendo di definire la variabilità del campo di moto anche in funzione della variabilità spaziale dell'orientazione del piano batimetrico nell'area di indagine. Si sarebbe dovuta considerare una durata della simulazione sufficientemente estesa da consentire di definire una realistica variabilità a scala locale delle correnti e dei solidi sospesi, anche in funzione dell'incidenza che il vento e i naturali apporti idrici fluviali possono avere sui processi di mescolamento e stratificazione verticale delle correnti, ai fini dell'individuazione delle aree di “accumulo/erosione preferenziale” ed a maggiore rischio di impatto ambientale.

- g. Relativamente alla scelta della tecnica di dragaggio aspirante/refluente (per la quale il Proponente rimanda la scelta sulla tipologia alle fasi successive di progetto) ed alla richiesta di integrazione formulata dalla Regione FVG dove è stato richiesto che *“Per quanto riguarda le alternative possibili dovrà essere fornito uno specifico documento organico inerente la valutazione comparata di più alternative da mettere a confronto sulla base di criteri progettuali, economici, sociali e, soprattutto, sulla base degli impatti ambientali indotti dalle differenti soluzioni prospettate...”* si osserva quanto segue:

- L'adozione del metodo di dragaggio idraulico scelto è considerato dal Proponente un intervento mitigativo e compensativo relativamente ai potenziali impatti connessi con l'aumento della torbidità durante il dragaggio in quanto, rispetto al dragaggio meccanico originariamente proposto, esclude il contatto tra il sedimento e la colonna d'acqua e consente il *“... convogliamento diretto in cassa di colmata tramite tubazione ... e la ... minimizzazione delle tempistiche di dragaggio”*, permettendo di ridurre anche le tempistiche ed i costi delle attività. Nel merito si evidenzia, al contrario, che il dragaggio idraulico, se non si utilizzano particolari accorgimenti tecnici e operativi (es. relativi alla velocità del ciclo di dragaggio, alla produttività oraria e media giornaliera, alla profondità del taglio, alla massimizzazione della precisione del taglio, alla percentuale del carico solido nel pozzo di carico ...), porta ad una notevole risospensione per rilascio dei sedimenti in prossimità della testa dragante (in fase di rimozione) e per *overflow* (in fase di carico).

- h. Relativamente a quanto osservato in merito alle misure di mitigazione si evidenzia che, rispetto al dragaggio meccanico, per il dragaggio idraulico è molto più difficile garantire il corretto funzionamento delle panne antitorbidità, delle quali il Proponente prevede l'utilizzo in prossimità dell'area operativa della draga *“per confinare e limitare la possibile risospensione associata al materiale dragato ...”*. Rispetto a quanto osservato dal Proponente, inoltre, si precisa che le panne sono idonee a confinare, ma non a limitare, la risospensione durante il dragaggio. Per limitare la risospensione si sarebbero dovuti prevedere specifici accorgimenti tecnico-operativi relativamente alle modalità di dragaggio. Pertanto, relativamente alla richiesta di integrazione formulata dalla Commissione tecnica VIA e VAS, il Proponente avrebbe dovuto esplicitare e motivare gli accorgimenti tecnico-operativi, relativamente alle modalità scelte per il dragaggio, che saranno utilizzate per limitare il rateo di risospensione atteso rispetto al volume totale dei sedimenti da dragare. Si sarebbero dovuti fornire ulteriori elementi anche a garanzia del corretto funzionamento delle panne galleggianti durante il dragaggio con draghe idrauliche. A tal proposito il Proponente avrebbe dovuto eseguire l'implementazione di modelli numerici per la simulazione del *plume* indotto dal rateo di sedimenti attesi per dragaggio idraulico (eventualmente da confrontare con quello di tipo meccanico), anche alla luce della richiesta di

integrazione della Regione FVG di *"Effettuare ulteriori analisi e considerazioni sugli effetti derivanti dall'intorbidimento delle acque e dalla dispersione di inquinanti in mare sulle comunità fitoplanctonica, zooplanctonica, bentonica e sulle praterie di fanerogame marine presenti in un'area potenzialmente interferita da tali fenomeni, da definirsi anche mediante eventuali opportune simulazioni"*.

i. Relativamente a tipologia e frequenze delle attività campionamento del Piano di Monitoraggio (PMA) della torbidità, si osserva che:

- considerata la naturale variabilità della torbidità e dei parametri oceanografici della colonna d'acqua in ambiente costiero, la scelta di effettuare un'unica campagna *ante operam* non risulta assolutamente appropriata a determinare i naturali valori di background dei parametri indagati. Il Proponente avrebbe dovuto prevedere un numero maggiore di campagne prima dell'avvio delle attività. Le campagne si sarebbero dovute effettuare per diverse condizioni ambientali (climatiche e apporti idrici fluviali);
- la frequenza di monitoraggio scelta in fase di cantiere (mensile), non è chiaramente idonea ai fini del controllo degli effetti sulle componenti biotiche e abiotiche interessate dalle dall'intorbidimento delle acque durante il dragaggio. Tale frequenza doveva essere intensificata, almeno per le fasi iniziali del dragaggio.
- il Proponente avrebbe dovuto prevedere attività di controllo del corretto funzionamento delle panne antitorbidità;
- il Proponente avrebbe dovuto fare chiarezza in merito alle modalità con cui saranno *"... documentate le condizioni idrodinamiche e di trasporto solido ... in seguito agli apporti idrici del Fiume Isonzo e del Fiume Timavo ..."*, al fine di tenere in conto nella dovuta maniera della *"... naturale variazione della torbidità nell'area"*;
- durante il PMA il Proponente avrebbe dovuto documentare anche le condizioni di traffico navale.

j. Relativamente alla definizione di soglie di allarme ed alla determinazione delle condizioni di fermo lavori si osserva che:

- Secondo quanto riportato ai p.ti - c) e-d) della richiesta di integrazione formulata dalla Regione FVG il monitoraggio delle acque avrebbe dovuto prevedere *"c. la definizione puntuale delle soglie di allarme per i parametri di torbidità e di diffusione di contaminanti"*; e *"d. la determinazione di quali siano le condizioni che debbano portare alla sospensione o modifica dei lavori o alla eventuale integrazione delle azioni mitigative necessarie a superare la criticità riscontrata"*. Tuttavia, la strategia di monitoraggio proposta non è assolutamente idonea ai fini dell'ottemperanza delle sopraccitate richieste di integrazione. A tal fine, il Proponente avrebbe dovuto prevedere, oltre l'esecuzione dei previsti transetti con ADCP per acquisire dati di torbidità e corrente durante il dragaggio, anche l'acquisizione in continuo di corrente, torbidità e parametri oceanografici della colonna d'acqua, in uno o più punti strategici ai fini del controllo degli effetti ambientali. L'allestimento di stazioni di misura in continuo, infatti, permetterebbe il controllo regolare e costante delle variazioni di torbidità e corrente e, quindi, di intervenire tempestivamente qualora si verificassero condizioni che debbano portare alla sospensione o alla modifica dei lavori. La scelta dell'ubicazione delle stazioni per l'acquisizione in continuo dovrebbe essere supportata dalle risultanze ottenute con modelli numerici. A tal proposito si riporta quanto richiesto dalla Regione FVG, ovvero di *"Effettuare ulteriori analisi e considerazioni sugli effetti derivanti dall'intorbidimento delle acque e dalla dispersione di inquinanti in mare ... in un'area potenzialmente interferita da tali fenomeni, da definirsi anche mediante eventuali opportune simulazioni"*. Le misurazioni in continuo avrebbero dovuto iniziare almeno tre mesi prima dell'avvio dei lavori per essere utilizzate nella definizione delle soglie di allarme per i parametri di torbidità e delle condizioni che debbano portare alla sospensione o modifica dei lavori.

k. Relativamente al sistema di archiviazione e di gestione dei dati si osserva che:

- Durante le diverse fasi previste per il monitoraggio e per l'attivazione di specifiche misure di mitigazione (valori soglia, misure di mitigazione e azioni correttive), anche in considerazione di quanto espresso precedentemente, il Proponente avrebbe dovuto prevedere l'acquisizione in continuo di torbidità, corrente e parametri oceanografici, il sistema avrebbe dovuto prevedere il trasferimento dei dati in tempo reale per evidenziare tempestivamente eventuali impatti in fase di esecuzione delle attività.
- In merito alla modalità di gestione dei dati, per poter garantire la replicabilità e la standardizzazione del monitoraggio, nonché il loro utilizzo per future procedure ambientali, è necessario utilizzare la massima chiarezza sugli algoritmi, i sensori e le misure che accompagnano l'uso di tali dati e la loro interpretazione nonché sugli standard di archiviazione e pubblicazione dei dati e dei prodotti stessi.

Pertanto, il Proponente avrebbe dovuto incrementare e/o intensificare il numero delle campagne di monitoraggio nelle fasi di monitoraggio *ante operam* e di cantierizzazione prevedendo specifiche attività per il controllo del corretto funzionamento delle panne antitorbidità. Maggiore chiarezza doveva essere fornita in merito alle modalità con cui saranno documentati gli apporti idrici del Fiume Isonzo e del Fiume Timavo, al fine di tenere conto della naturale variazione della torbidità nell'area. Per il medesimo motivo doveva essere documentata anche l'incidenza del traffico navale sui naturali valori di torbidità. Inoltre, per ottemperare alle richieste di integrazione formulate dalla Regione FVG il Proponente avrebbe dovuto prevedere il monitoraggio in continuo, unitamente al trasferimento dei dati in tempo reale, dei dati di corrente, torbidità e parametri oceanografici della colonna d'acqua acquisiti in uno o più significativi da stabilirsi anche sulla base delle risultanze di studi modellistici. È infatti necessario utilizzare la massima chiarezza sugli algoritmi, i sensori e le procedure che accompagnano l'uso e l'interpretazione delle misure acquisite, anche relativamente agli standard di archiviazione e pubblicazione dei dati e dei prodotti attesi.

#### **D) In merito alla componente ambiente marino**

- Il Proponente ha solo fornito una cartografia delle principali biocenosi bentoniche presenti nell'area di progetto. Sarebbe stato invece necessario eseguire indagini accurate e aggiornate per caratterizzare le biocenosi bentoniche (con particolare riguardo alle formazioni organogene, fanerogame, ecc.) al fine di stimare la reale percentuale di superficie di habitat che sarà interessata dalle opere in mare. Tali indagini sono le uniche che permettono di verificare l'eventuale presenza di specie protette, come ad esempio il mollusco *Pinna nobilis* (segnalata all'interno dei formulari standard dei Siti Natura 2000 e segnalata nelle Osservazioni al progetto fatte dal WWF nel settembre 2014) o di formazioni organogene (ad esempio trezze, ecc.) tipiche in Alto Adriatico.
- Il Proponente ha escluso a priori la presenza di specie di invertebrati protette (come ad esempio *Pinna nobilis*, *Pinna rudis*, ecc.) nell'area di progetto in quanto "*ambiente non compatibile con la loro presenza*". Al contrario sarebbe stato necessario acquisire dati aggiornati mediante l'esecuzione di specifiche indagini sperimentali. Sarebbe stato altresì necessario eseguire indagini specifiche (ad esempio rilievi subacquei, ecc.) su un'area molto più grande al fine di escludere la presenza di formazioni organogene nell'area di progetto.
- Al fine di verificare e quantificare eventuali impatti ambientali o magari impatti non previsti o di entità superiore rispetto alle previsioni, sarebbe stato necessario prevedere un Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) indagini sperimentali (prima, durante e al termine delle attività di progetto in mare) sulle comunità bentoniche presenti nell'area di progetto e nelle vicinanze (con particolare attenzione alle fanerogame, specie protette, formazioni organogene, ecc.).
- Sarebbe stata indispensabile una maggior attenzione nella valutazione dei potenziali impatti legati alla risospensione dei sedimenti e all'eventuale rimobilizzazione di potenziali contaminanti, con specifico riferimento ai possibili effetti sugli impianti di miticoltura presenti nell'area di progetto e per questo sarebbe stato opportuno prevedere indagini di bioaccumulo di metalli in tracce sui mitili.
- Sarebbe stato necessario affrontare in maniera approfondita il potenziale impatto del progetto sulle attività di pesca locali ed eseguire un monitoraggio *ad hoc* sulle risorse ittiche oggetto di pesca nell'area di indagine.

- Sarebbe stato necessario affrontare in maniera approfondita l'impatto del progetto relativo al rumore sui cetacei, sui rettili e sulle risorse ittiche presenti nell'area di progetto.

VALUTATI i contenuti della nota del Proponente di chiarimenti collaborativi del 9/03/2016 al Parere n. 1978 del 5/02/2016, acquisita al Prot. n. 0006710 del 10/03/2016, in cui viene controdedotto punto per punto il Parere stesso, fornendo le proprie esplicitazioni sulle richieste di integrazioni già inoltrate e ritenute da CTVIA in massima parte del tutto carenti e insufficienti così come indicato nel Parere medesimo, esattamente esplicitate anche nel contributo tecnico di cui alla nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016 già trasmessa alla DVA.

In particolare:

A) Per quanto riguarda **la prima serie di integrazioni**, ritenute non esaustive nel Parere n. 1978 del 5/02/2016, esattamente come formulate dalla Regione FVG e fatte proprie anche dal MATTM, la scrivente CTVIA condivide pienamente tutti i rilievi e le criticità espresse nella Relazione Istruttoria del Servizio Valutazioni Ambientali della Regione FVG del 2/05/2016 posta alla base della Delibera regionale n. 828 del 13/05/2016. Nel seguito, oltre a tutto quanto già richiamato nel contributo tecnico di cui alla nota CTVIA Prot. n. 0002227 del 17/06/2016, vengono richiamati tutti i rilievi e le criticità regionali conseguenti alla accertata carenza e insufficienza documentale:

### 1. Modifica della linea di costa

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

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

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

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

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

Le eventuali modifiche al regime di circolazione delle acque nell'ambito circostante alle opere previste, infatti, potrebbero determinare alterazioni nei processi di sedimentazione sul fondo marino con potenziali conseguenze anche sui popolamenti di fanerogame marine. Inoltre lo stesso Proponente nel Paragrafo 5.4.7 del SIA ha dichiarato che la realizzazione delle nuove opere a progetto (prolungamento della diga di sottoflutto e realizzazione della nuova cassa di colmata con diga foranea in massi) potrà comportare modifiche a scala locale delle correnti litoranee e del moto ondoso. Tali modifiche potranno causare variazioni alla movimentazione dei sedimenti nelle vicinanze delle opere stesse, senza tuttavia andare a modificare in maniera significativa la circolazione complessiva delle correnti nell'area vasta di riferimento. Tale affermazione non è suffragata da simulazioni e analisi più approfondite, quindi potenzialmente si potranno verificare impatti non solo sulle superfici direttamente interferite ma anche su quelle limitrofe.

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

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

Per quanto riguarda lo Studio redatto dal Dipartimento di Scienze della Vita dell'Università di Trieste, si fa presente che esso è stato valutato e preso in considerazione già nell'istruttoria svolta a luglio 2015 e le conclusioni a cui si è successivamente pervenuti, in un bilancio complessivo degli impatti, hanno tenuto conto delle informazioni presenti in tale Studio.

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

## **2. Sulla valutazione d'incidenza**

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

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

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

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

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

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

## **3. Sulla componente atmosferica**

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

Riguardo alla fase di cantiere, il parere regionale evidenzia la carenza di adeguate valutazioni circa l'innalzamento delle polveri provocato dal passaggio dei mezzi su strade sterrate. Tale componente, infatti, costituisce la parte verosimilmente più rilevante dell'impatto sulla componente atmosferica.

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



Tale affermazione non può essere condivisa.

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

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

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

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

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

#### 4. Sul Piano di Monitoraggio

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

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

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

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

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

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

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

Anche in relazione alla correlazione tra condizioni meteomarine e eventuale sospensione dei lavori, il Proponente critica il parere regionale in quanto, a sua detta, avrebbe omesso la valutazione di una componente positiva del progetto ovvero il rilascio di una garanzia fideiussoria a favore di tutti i miticoltori.

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

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

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

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

## 5. In relazione al traffico portuale

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

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

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

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

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

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

La Capitaneria di Porto di Monfalcone con nota Prot. 12826 di data 26 giugno 2015, resa anche disponibile al Proponente a seguito di specifica richiesta di accesso agli atti, aveva ritenuto di anticipare che *"Intorno alla nave gasiera si prevederà, similmente a quanto già attuato presso impianti analoghi, un perimetro di sicurezza nel quale sarà vietata la navigazione a tutte le altre unità"*. Tale prescrizione comporta, di fatto, la totale interdizione del traffico portuale a causa della estrema vicinanza tra la banchina di ormeggio della nave gasiera ed il canale di accesso al porto. Posto che altre navi, salvo casi eccezionali, non potranno entrare o uscire dal Porto di Monfalcone per tutte le 21 ore di operazioni necessarie per lo scarico del GNL, moltiplicando 21 ore per 22 navi/anno si perviene a 462 h/anno di CANALE INTERDETTO, pari al 5.27 % dell'anno solare (8760 h/anno), a causa delle attività previste da Smart Gas. Il numero di ore indicato dalle Regione FVG, quindi, è stato frutto di una semplice moltiplicazione di fattori dichiarati dallo stesso Proponente, successivamente approssimati per difetto. La Regione FVG, di fatto, non ha considerato, ad ulteriore tutela del Proponente, il traffico indotto dalle bettoline per le attività di bunkeraggio che potrebbe, anch'esso, determinare delle ulteriori, e non attualmente preventivabili, limitazioni al traffico navale.

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

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

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

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

Non risulta, quindi comprensibile nemmeno quanto affermato dal Proponente che *"Qualora SMART GAS concentrasse gli arrivi nei fine settimana potrebbe avvicinarsi allo "zero assoluto", essendo l'operatività del*

porto di Monfalcone quasi nulla nei giorni festivi” in quanto il suo calcolo per la determinazione di interferenza tiene già conto anche dei giorni festivi (365 gg/anno 24/24 h).

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

A riguardo si rileva ulteriormente che:

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

## 6. Sugli impatti paesaggistici

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

Il sopraccitato Servizio paesaggio e biodiversità ha espresso, nell'ambito della VIA, un parere negativo riguardo il progetto SMART GAS, specificando che *"... le opere in progetto sarebbero visibili da molteplici punti di vista quali il Villaggio del Pescatore, il Fiume Timavo, i rilievi retrostanti, il Lido di Panzano e soprattutto il Castello di Duino. Si osserva inoltre che le alternative presentate (ad Est, tratto tra la Foce del Fiume Timavo e Duino Aurisina, ad Ovest, tratto tra il promontorio di Panzano e la Foce del Fiume Isonzo) non possono essere considerate ottemperanti a quanto previsto dal DPCM 12.12.2015 (la proposta progettuale dovrà motivare le scelte localizzative e dimensionali in relazione alle alternative praticabili) ed anche la nuova cassa di colmata sembra contribuire di molto alla percezione delle nuove strutture anche da punti più lontani e di alto valore paesaggistico-culturale quali il Castello di Duino.*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 9. Altre criticità

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## 10. Sui pareri pervenuti

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

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

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

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

A titolo esemplificativo si prenda in esame il parere del Servizio paesaggio e biodiversità TBP/18845 dd. 9.7.2015 il quale, dopo una breve descrizione degli aspetti positivi e negativi legati al progetto, conclude sottolineando come in assenza di garanzie sulla non sussistenza di interferenze tra l'impianto e sito Natura 2000 e sulla certezza che le opere mitigative determineranno un incremento della funzionalità ecologica di ambienti sottoposti a forte disturbo, l'opera non potrà essere considerata compatibile con il contesto ambientale determinando una incidenza negativa su habitat e specie protette.

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

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

**B)** Per quanto riguarda **la seconda serie di integrazioni**, ritenute carenti e insufficienti nel Parere n. 1978 del 5/02/2016, esattamente come formulate dal MATTM, la scrivente CTVIA richiama tutto quanto già precedente esplicitato con il sopra citato contributo tecnico di cui alla nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016 già trasmessa alla DVA in merito:

- A) alla realizzazione e gestione delle casse di colmata (vecchia e nuova);
- B) alla caratterizzazione dei sedimenti marini e relativa gestione;
- C) agli effetti idrodinamici sull'ambiente marino derivanti dalla realizzazione della nuova cassa di colmata;
- D) alla componente ambiente marino.

In aggiunta:

Per quanto riguarda **la richiesta di integrazioni n. 5** riguardante la valutazione dei potenziali impatti cumulativi associati all'esercizio di altri terminali di rigassificazione previsti e valutati dalla CTVIA (ed in parte già autorizzati) insistenti nella stessa area, non è accettabile la risposta fornita dal Proponente secondo cui *"...l'ipotesi che anche uno solo di questi progetti possa essere realizzato congiuntamente al Terminale di Monfalcone è evidentemente priva di fondamento..."* e con ciò evitando di fatto di rispondere esaustivamente alla specifica domanda; conseguentemente non corrisponde assolutamente a verità quanto asserito dal Proponente ovvero che le risposte contenute nel Doc. 14-007-H27 sarebbero di ampio dettaglio.

Per quanto riguarda **la richiesta di integrazioni n. 6** riguardante la valutazione dei condizionamenti sulle acque territoriali Slovene generato dall'incremento del traffico delle navi gasiere, la risposta fornita dal Proponente secondo cui non vi sarebbe *"...la benché minima influenza con le acque territoriali slovene..."* è del tutto errata e contraddittoria con quanto affermato dallo stesso Proponente nel Doc. 14-007-H27 (Pagg. 7 e 8) in cui è specificato che *"...il naviglio che si dirige da sud verso l'Alto Adriatico (e quindi anche verso il porto di Monfalcone) percorre il corridoio orientale di transito segnalato sulle carte nautiche nelle vicinanze delle coste sloveno-croate..."* e quindi il traffico navale indotto determinerà comunque un certo condizionamento anche sulle acque territoriali slovene. Si condivide solo l'affermazione del Proponente secondo cui le operazioni di manovra delle navi gasiere che si svolgeranno all'interno del porto di Monfalcone non saranno significative per le acque territoriali slovene.

Per quanto riguarda **la richiesta di integrazioni n. 7** riguardante il preventivo parere della Capitaneria di Porto di Monfalcone e della Direzione Marittima, la risposta fornita dal Proponente nel Doc. 14-007-H27 (Pag. 9) secondo cui detti pareri *"...potrebbero essere acquisiti nell'ambito del procedimento di Autorizzazione Unica alla costruzione ed all'esercizio delle opere, coordinata dal MISE...."*, è ritenuta assolutamente carente e insoddisfacente, soprattutto alla luce dei contenuti del Verbale n. 202 del 20/05/2015 del CTR (di cui la Capitaneria di Porto di Monfalcone fa parte) e del Parere Prot. 12826 del 26/06/2015 reso dalla stessa Capitaneria di Porto in cui sono state impartite specifiche prescrizioni che hanno una diretta rilevanza sulla valutazione di impatto ambientale in questione. A nulla rileva che il dichiarato studio di manovrabilità delle navi così come prospettato dal Proponente sia stato sinora concordato sia con la Capitaneria di Porto che con il rappresentante dei piloti del porto di Monfalcone e che in una serie di incontri successivi si siano poste le basi per la definizione finale delle metodologie di manovra, definizione che avverrà però solo in futuro.

Per quanto riguarda la formulazione della **richiesta di integrazioni n. 14** riguardante l'integrazione dello studio di rischio sanitario (componente salute pubblica) con definizione delle relative cause di morte nell'area del Comune di Monfalcone che faccia riferimento ad indicatori potenzialmente associabili a variazioni di determinati ambientali di salute e chiara e inequivocabile e quindi non può essere per nulla ritenuta *"singolare"*, così come affermato dal Proponente nella propria nota del 9/03/2016. In base a tale richiesta il Proponente avrebbe dovuto rappresentare una valutazione quantitativa degli impatti sulla salute

della popolazione dovuta alla futura realizzazione dell'opera in rapporto alla situazione attuale. In particolare avrebbe dovuto considerare la metodica per la quantificazione del rischio sanitario attraverso: le procedure generali di valutazione del rischio sanitario (identificazione dei rischi ambientali potenzialmente connessi a rischio sanitario e loro quantificazione, definizione delle condizioni effettive di esposizione, valutazione delle relazioni dose-risposta, calcolo degli impatti sulla salute), descritte le comunità potenzialmente esposte su area vasta, forniti i dettagli sui dati utilizzati per la quantificazione del rischio di esposizione a livelli incrementali di inquinamento atmosferico, acustico e da sottoprodotti organici della clorazione nelle diverse fasi progettuali considerate, ecc. Nulla di tutto ciò è stato prodotto nel Doc. 14-007-H27, se non una semplicissima tabella (Pag. 44) riportante i decessi per causa di morte registrati nel Comune di Monfalcone e in ambito regionale nel solo anno 2013.

**PRECISATO** che, relativamente ai contenuti della nota Prot. 12826 del 26/6/2015 della Capitaneria di Porto di Monfalcone, contrariamente a quanto osservato nella nota del Proponente di chiarimenti collaborativi del 9/03/2016 al Parere n. 1978 del 5/02/2016 secondo cui l'interferenza con l'attività dello stabilimento Fincantieri si verificherebbe solo per pochissimi giorni all'anno ovvero in occasione della presenza delle navi gasiere in banchina, con la prescrizione n. 6 la Capitaneria afferma testualmente che l'attività (intesa nel senso più ampio del termine) "...è incompatibile con quella dello stabilimento Fincantieri S.p.A. e pertanto l'una esclude l'altra ..." tant'è che con le successive prescrizioni 7, 8, e 9 viene addirittura chiarito che: non sarà più ammissibile il transito dei più grossi vettori commerciali che attualmente scalano al porto di Monfalcone e per questo motivo si sarebbe dovuto provvedere alla revisione di tutti i servizi tecnico-nautici del porto di Monfalcone ed in particolare del rimorchio al fine di renderli adeguati al nuovo traffico e, conseguentemente, si sarebbe dovuto determinare le discendenti varianti in termini tariffari a carico dei fruitori stessi. Inoltre, anche con i nuovi assetti, dovrebbe comunque essere sempre garantita, oltre all'ordinaria attività portuale, anche quella di emergenza e, infine, considerato che era ancora in corso di accertamento la compatibilità dei progettati spazi di arresto e di evoluzione destinate alle esigenze delle navi gasiere, non si escludevano ulteriori ed eventuali prescrizioni che da tale verifica potessero derivare. Va da sé come le problematiche di natura marittima e il susseguente quadro prescrittivo contenuto nel parere reso dalla Capitaneria di Porto di Monfalcone sia ben più ampio e articolato rispetto a quello che il Proponente rappresenta, tant'è che la stessa Capitaneria di Porto in ambito NOF riconferma tutte le problematiche connesse alle manovre e ai rischi di accesso marittimo e all'operatività delle navi gasiere in relazione al sorgitore monfalconese. Peraltro nella stessa sede viene segnalata anche l'opportunità che "...il progetto definitivo venga portato all'attenzione del Comitato provinciale per l'ordine e la sicurezza pubblica competente per territorio...", per cui a nulla rilevano le affermazioni del Proponente secondo cui le tematiche legate alla portualità farebbero parte solo della successiva fase di autorizzazione unica e non della procedura di VIA.

**PRECISATO** che nell'ambito di un ulteriore ricorso al TAR Lazio proposto dal Proponente nei confronti, tra gli altri, anche del MATTM relativo alla richiesta di danni determinati "*dall'illegittimità del silenzio – inadempimento formatosi a seguito dell'istanza presentata dalla ricorrente il 22 luglio 2014*" la CTVIA ha già trasmesso alla DVA un proprio contributo tecnico (Prot. n. 0003311 del 30/09/2016) in cui vengono nuovamente richiamate tutti i principali aspetti sopra evidenziati relativi alla realizzazione del terminale di GNL in questione.

**RITENUTO** che con la nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016 trasmessa alla DVA, emessa a valle della nota DVA Prot. n. 0014596 del 30/05/2016 con cui la Direzione ha trasmesso alla CTVIA la D.G.R. n. 828 del 13/05/2016 della Regione Friuli Venezia Giulia, la CTVIA abbia già esplicitato tutte le criticità, carenze e insufficienze documentali del progetto in questione e le motivazioni che hanno determinato l'emissione del Parere n. 1978 del 5/02/2016 e quindi, di fatto, abbia già ampiamente fornito le proprie valutazioni ed osservazioni di merito così come richieste con nota DVA Prot. n. 0006919 del 14/03/2016 (CTVA Prot. n. 0000920 del 14/03/2016).

**RITENUTO** che i contenuti della D.G.R. n. 828 del 13/05/2016 della Regione Friuli Venezia Giulia, ed in particolare i rilievi e le criticità espresse nella Relazione Istruttoria del Servizio Valutazioni Ambientali della regione, non potevano che essere propedeutiche ai successivi pareri resi o da rendere da parte della scrivente CTVIA in considerazione del fatto che ben n. 49 richieste di integrazioni regionali allo Studio di Impatto Ambientale ed alla documentazione progettuale sono state condivise e fatte proprie anche dal MATTM con la nota Prot. n. DVA-2015-0004814 del 20/02/2015.

**CONSIDERATO** che con la nota Prot. n. 0002227 del 17/06/2016 trasmessa alla DVA, sono state già esplicitate tutte le criticità, carenze e insufficienze documentali del progetto (suddivise per macro-tematiche) non solo relativamente alla prima serie di richieste di integrazioni (condivise con la Regione FVG e fatte proprie anche dal MATTM) ma anche relativamente alla seconda serie di richieste integrazioni formulate esclusivamente dal MATTM che hanno determinato l'emissione del Parere n. 1978 del 5/02/2016.

**CONSIDERATO** che anche con la successiva nota Prot. n. 0003311 del 30/09/2016 trasmessa alla DVA, vengono nuovamente richiamati tutti i principali aspetti che hanno determinato l'emissione del Parere n. 1978 del 5/02/2016.

**RILEVATO** che con la nota di chiarimenti collaborativi del 9/03/2016 al Parere n. 1978 del 5/02/2016 in Proponente non ha fornito documentazione integrativa e/o modificativa degli elaborati tecnici già valutati e che pertanto non sussistono i presupposti per la revisione del Parere n. 1978 del 5/02/2016.

**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, anche a seguito dei chiarimenti collaborativi forniti dal Proponente con la nota del 9/03/2016 di cui al Prot. DVA-0006919 del 14/03/2016

**ESPRIME**

**PARERE NEGATIVO**

**di compatibilità ambientale del progetto in questione.**

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)  
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres

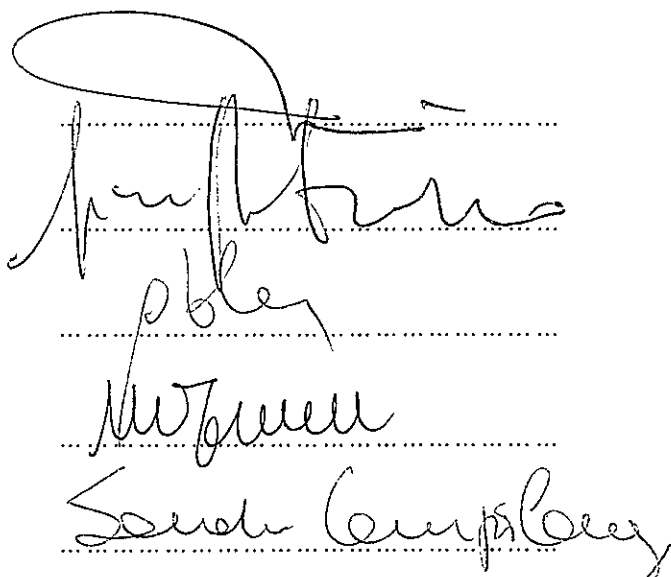
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)

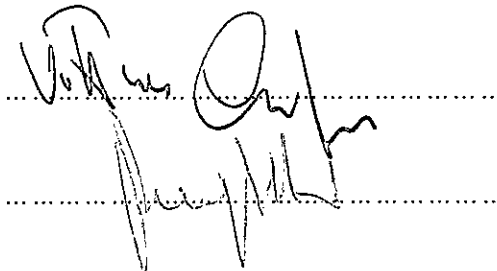
Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni



**ASSENTE**





Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

6  
a

Arch. Antonio Gatto

*[Handwritten signature]*  
Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

~~Prof. Antonio Grimaldi~~

Ing. Despoina Karniadaki

*[Handwritten signature]*  
Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

*[Handwritten signature]*  
Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

*[Handwritten signature]*  
Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri

*[Handwritten signature]*  
Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

*[Handwritten signature]*  
Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*[Handwritten signature]*  
Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE  
*[Handwritten signature]*

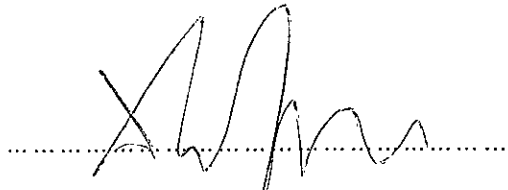
Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

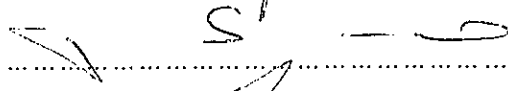
V. Sacco (ASTENUTO)

2011-11-15 14:14:14

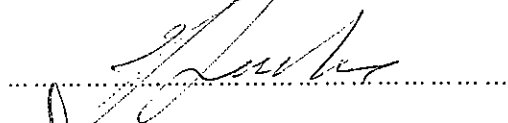
Avv. Xavier Santiapichi



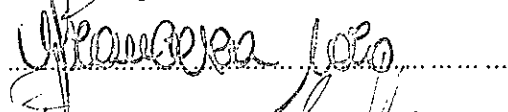
Dott. Paolo Saraceno



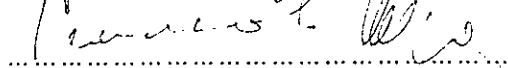
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

