

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare -
Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali -
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale, Via Cristoforo Colombo
44, 00147 Roma;**

DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it.

**Oggetto: osservazione – opposizione - Terminal GNL nel Porto Canale di
Cagliari - Impianto di stoccaggio e rigassificazione di GNL**

Proponente: ISGAS ENERGIT MULTIUTILITIES S.p.A.

Tipologia di opera: Impianti di rigassificazione

Scadenza presentazione osservazioni: 18/08/2017 [mail](#)

Il sottoscritto Mauro Pili, cittadino sardo, presidente del Movimento Unidos Sardegna, deputato eletto nella circoscrizione Sardegna, nato _____
interviene nel procedimento di Valutazione Ambientale del progetto in oggetto con la seguente osservazione – opposizione:

SINTESI

- 1) **AMBIENTALE** - il progetto di polo criogenico, serbatoi e rigassificatori è totalmente ubicato all'interno del perimetro dell'oasi protetta di Santa Gilla sulla quale gravano innumerevoli vincoli e tutele di salvaguardia ambientale e naturalistica;
- 2) **SICUREZZA URBANA E CIVILE** - il progetto si colloca in un'area direttamente a ridosso dell'area metropolitana di Cagliari che risulta la più antropizzata della Sardegna con un pericolo per la sicurezza dell'intera popolazione che l'abita;
- 3) **SICUREZZA MARITTIMA E TRAFFICO PASSEGGERI** - il progetto non tiene in alcun modo conto del traffico marittimo nel sistema portuale cagliaritano con particolare riferimento alla concentrazione di navi

petroliere, destinazione Saras, navi da crociere e tradizionali navi traghetto passeggeri. Una promiscuità che costituisce un pericolo gravissimo considerati anche precedenti come quello della Moby Prince che urtò in porto la nave Agip Abruzzo provocando una strage senza precedenti;

- 4) PIANO NON STRATEGICO E PRIVO DI SUPPORTO LEGISLATIVO - si tratta di un piano presentato dal raggruppamento delle coop romagnole che operano attraverso la ISGas è limitato al bacino cagliaritano ignorando la necessaria strategicità di un complessivo progetto su scala regionale e in contrasto con le disposizioni di legge nazionale che prevedono la realizzazione di un metanodotto, già approvato dalla stessa commissione di Valutazione d'impatto ambientale;
- 5) RIDIMENSIONAMENTO FUNZIONALE INFRASTRUTTURA PORTO CANALE DI CAGLIARI - il progetto comporta un notevole ridimensionamento del porto canale di Cagliari considerato le irreali previsioni che prevedono un transito di 20/25 navi container al mese non considerando in alcun modo l'ampliamento previsto delle navi container e delle dimensioni delle stesse in ambito mondiale;
- 6) MANCATA EQUIPARAZIONE ECONOMICA DI COSTI - un progetto privo di analisi economiche compiute e certezza sui costi del gas considerato che l'approvvigionamento con navi e poi su gommato oltre ad un pericolo rischi elevatissimo si concretizza con oneri elevatissimi per i quali non esiste nessun provvedimento di equiparazione al resto del sistema italiano;

OSSERVAZIONE - OPPOSIZIONE

- 1) **AMBIENTALE - il progetto di polo criogenico, serbatoi e rigassificatori è totalmente ubicato all'interno del perimetro dell'oasi protetta di Santa Gilla sulla quale gravano innumerevoli vincoli e tutele di salvaguardia ambientale e naturalistica;**
Il progetto si colloca totalmente all'interno del Sistema lagunare legato all'emersione di barre sabbiose.

Caratteristiche generali

Vasta area lagunare e stagnale fortemente influenzata dal carico antropico che ne regola il ricambio idrico e ne limita lo sviluppo areale. Limiti artificiali e netti. Impianto saliniero funzionante nel settore occidentale. Fitocenosi di acque dolci, salmastre, salate. Vegetazione psammofila, salicornieti e canneti. Sosta e riproduzione di una ricca avifauna di interesse comunitario.

ASPETTI GEOMORFOLOGICI ED IDROGEOLOGICI

La vasta area lagunare e stagnale di S. Gilla rappresenta una delle due grandi zone umide, oltre a quella di Molentargius, che caratterizzano la struttura ambientale del territorio su cui sorge e si sviluppa la città di Cagliari. Più precisamente la laguna è situata nella parte meridionale della piana del Campidano e confina ad est con il sistema delle colline calcaree della città, ad ovest con la conoide alluvionale del Rio S. Lucia, mentre a sud è separata dal mare dallo stretto cordone litorale di La Playa, lungo il quale scorre la strada provinciale 195.

La genesi del sistema stagnale di S. Gilla è da ricollegare con le recenti pulsazioni del livello del mare che hanno determinato in successive fasi evolutive, la chiusura di un ampio golfo ad opera di barre sabbiose emerse dal fondo del mare, l'ultima delle quali è rappresentata dall'attuale cordone di La Playa, esteso circa 9 km, la cui emersione è da riferire alla trasgressione versiliana (6500 anni fa).

Particolare importanza riveste l'isolotto di Sa Illetta la cui impalcatura biocarbonatica ha rappresentato la base d'appoggio per lo sviluppo del cordone di spiaggia che chiudeva, durante l'interglaciale Riss-Wurm (Tirreniano: 120.000 anni fa), la paleolaguna di Santa Gilla.

Il bacino imbrifero che alimenta il deflusso di acque dolci verso la laguna è molto ampio, e abbraccia una vasta regione che comprende il bacino del Flumini Mannu e quello del Rio Cixerri, per una superficie totale di 2.242 kmq. Il Flumini Mannu, che rappresenta il tributario più importante della laguna, drena estese regioni dell'Iglesiente, del Sarcidano, della Marmilla e della Trexenta per poi sfociare nel settore nord-orientale della stessa, quello più propriamente detto Stagno di

Cagliari. Il Rio Cixerri si origina invece dai rilievi dell'Iglesiente e prosegue verso oriente fino alla confluenza con la laguna.

Questi importanti corsi d'acqua apportano alla laguna grandi quantità di materiali fini che si distribuiscono e depositano sui fondali della stessa.

Lo scambio principale delle acque dolci fluviali con quelle marine avviene attraverso l'apertura de La Scafa che, con una sezione subacquea pari a 280 mq, consente un discreto ricambio delle acque del bacino. Il ricambio idrico avviene anche in minor misura attraverso quel che resta delle antiche bocche a mare della laguna che si aprono lungo il cordone di La Playa, oggi in gran parte soggette ad occlusione ad opera di depositi sabbiosi. Solo saltuariamente, in occasione di violente mareggiate o di forti apporti idrici da parte degli immissari della laguna, si assiste ad un certo flusso idrico da o verso la laguna attraverso queste vie di comunicazione idrica. Le bocche a mare costituivano le porte d'ingresso alle grandi vasche di evaporazione delle saline di Macchiareddu, che si sviluppano a nord-ovest dello stagno e oggi occupano una superficie di circa 2.200 ha.

Un canale artificiale di dreno, infine, si estende nel settore orientale della laguna, con la funzione di raccogliere le acque superficiali e quelle fognarie del bordo orientale della laguna per poi convogliarle in mare in prossimità del Nuovo Molo di Ponente del porto di Cagliari.

Il processo morfogenetico oggi maggiormente attivo è quello antropico che si è manifestato attraverso massicci interventi di ingegneria idraulica, viaria e attività industriale in genere. Tali interventi consistono nella canalizzazione delle foci dei fiumi Cixerri e Flumini Mannu, nella costruzione del polo industriale di Macchiareddu, nell'attivazione delle saline, nella costruzione dell'aeroporto di Cagliari-Elmas, nella costruzione degli impianti di acquacoltura ubicati tra Sa Illetta e la zona di Fangario, e nella fitta rete viaria che serve il comparto industriale della Rumianca e di Macchiareddu e, infine, nella costruzione del porto canale di Cagliari.

Solo il settore compreso tra Cala s'Olgai e la foce del Rio di Sestu, lungo la riva orientale della laguna, mantiene condizioni di naturalità. Qui, infatti, il limite della laguna non è netto e artificiale come nel resto dell'area stagnale, ma presenta dei rapporti tra terra emersa e sommersa dipendenti dal livello idrico del bacino, dallo sviluppo della vegetazione e dall'accumulo naturale delle biocenosi.

Altri elementi naturali di particolare importanza per quel che riguarda il ricambio idrico della laguna sono rappresentati dai canali di fondo, originati da correnti di flusso e deflusso, che collegano le foci degli immissari con la grande apertura a mare di La Scafa. Essi hanno anche l'importante funzione di regolare la distribuzione dei vari tipi di acque e dei sedimenti all'interno del sistema fiume-laguna-mare.

Come già accennato il cordone di spiaggia di la Playa rappresenta la lingua di terra che separa la laguna dal mare. La sua recente origine, unitamente al fatto che è costituito da materiali sabbiosi incoerenti, lo rendono particolarmente sensibile alle modificazioni legate ai processi litorali sia naturali sia indotti dalla costruzione di opere marittime quali scogliere, canali, bracci a mare che caratterizzano questo settore del Golfo di Cagliari. Inoltre la presenza della strada provinciale 195 determina un ostacolo alla naturale dinamica longitudinale del cordone stesso favorendo i processi erosivi.

Esiste altresì il problema qualitativo delle sabbie legato soprattutto all'introduzione di depositi terrigeni alloctoni e materiali residuali di origine antropica, ma anche alla particolare dinamica che caratterizza il litorale. La variabilità insita nella direzione delle correnti marine nel Golfo di Cagliari, determina momenti di elevata erosione del litorale sabbioso alternati a ripascimenti naturali delle sabbie; accumulo di foglie morte di Posidonia e torbidità alternati a condizioni di acque particolarmente limpide.

La presenza di rilevanti insediamenti urbani e industriali ha comportato fin dal secolo scorso, profonde modificazioni all'assetto fisico ed ecologico, con la progressiva riduzione dello specchio d'acqua della laguna.

Gli intensi fenomeni di degrado ed inquinamento legati all'attività industriale, che ha riversato per decenni gli scarichi di lavorazione nelle acque della laguna, oggi appaiono di minor entità grazie all'attivazione del depuratore industriale del CASIC, che ha ridotto considerevolmente la loro concentrazione (Gruppo Lacava, 1994).

ASPETTI NATURALISTICI

Le porzioni di cui è composto lo Stagno di Cagliari, e che verranno qui prese in considerazione sono la Laguna di S. Gilla, lo Stagno di Capoterra-S.Lucia, le Saline di Macchiareddu.

La presenza di studi floristici effettuati nei primi anni del secolo (di rilievo l'opera del Casu del 1910-11) hanno consentito di quantificare i cambiamenti floristici e vegetazionali occorsi nell'area a seguito del notevole disturbo antropico che su di essa è stato esercitato (riduzione della superficie stagnale, modificazione dell'habitat stagnale e peristagnale, immissione di inquinanti di origine industriale, agricola e domestica) dalle varie attività più sopra citate.

L'elenco floristico dell'intero compendio (De Martis et al., 1983) conta 466 specie. Costanti raffronti con l'elenco floristico del Casu (l.c.) hanno evidenziato alcuni importanti cambiamenti: vi sono ben 73 specie in meno rispetto al 1911 (in cui ne erano state censite 539); 178 non sono state ritrovate, sostituite da 105 nuove specie per lo stagno

Di queste ultime 15 risultano essere avventizie coltivate, naturalizzate o spontaneizzate, di origine americana e australiana; 8 specie sono nuove per lo stagno e la flora sarda; una è un endemismo sardo-corso nuovo per lo stagno. In diminuzione rispetto al 1911 le specie mediterranee e quelle terofitiche, le idrofite (l'unica nuova presenza è quella dell'*Althenia filiformis*), le emicriptofite. In aumento le geofite, indice generale di degrado.

Le caratteristiche della vegetazione sono in relazione soprattutto alle variazioni della salinità delle acque e dei suoli dei terreni circostanti. Nell'area delle vasche delle saline di Macchiareddu, tuttora in attività, si riconosce l'associazione Chaetomorpha-Ruppium, che

forma praterie acquatiche in cui sono presenti angiosperme quali *Ruppia maritima*, *R. cirrhosa*, *Potamogeton pectinatus*, ed alghe tra le quali *Enteromorpha intestinalis*, *Cladophora* sp., *Ulva* sp.

Sui suoli circostanti vegetano specie alofitiche quali *Arthrocnemum fruticosum*, *A. glaucum*, *Halocnemum strobilaceum*, *Salicornia europaea*, *Salsola soda* ed altre (associazioni *Puccinellio festuciformis-Sarcocornietum fruticosae*; *Arthrocnemo macrostachy-Halocnemetum strobilacei*).

Sulle zone più elevate, cenosi ad *Atriplex halimus* con *Artemisia arborescens* (associazione *Atriplici halimi-Artemisietum arborescentis*), o con *Suaeda vera* in netta dominanza (associazione *Suaedo verae-Atriplicetum halimi*).

Le acque delle caselle salanti, dalle condizioni pressochè proibitive per la gran parte degli organismi, rappresentano invece l'ambiente ideale per l'alga unicellulare *Dunaliella salina*, le cui colonie conferiscono una colorazione rossa all'acqua, per effetto di un pigmento in essa contenuto (Frau & Lecca, 1993).

In corrispondenza di acque dolci, come in prossimità degli immissari fluviali, compaiono canneti a *Phragmites australis*; tifeti a *Typha angustifolia* e *T. latifolia*; giuncheti a *Juncus acutus* e *J. subulatus*. Degna di nota la presenza dell'*Halocnemum strobilaceum*, in quanto presente ormai solo a S. Gilla (un tempo decisamente più abbondante) e negli stagni del Sulcis, specie indicatrice di una elevata concentrazione salina del suolo (Marchioni, 1988; Frau & Lecca, 1993; Mossa & Fogu, 1996).

L'intera area è inserita da Camarda (1989) tra le "aree costiere di rilevante interesse botanico nella redazione dei Piani Paesistici della Sardegna" e (1995) nel "sistema di aree di interesse botanico per la salvaguardia della biodiversità floristica della Sardegna"; censito inoltre dalla Gruppo Conservazione della Natura (1979) tra i "biotopi di rilevante interesse vegetazionale meritevoli di conservazione in Italia".

E' stato approvato e finanziato da parte dell'Unione Europea il progetto Life Natura '96 "Gilia", che consentirà, una volta attuato il

progetto, l'inserimento dell'importante zona umida nella rete ecologica europea NATURA 2000. Il progetto, presentato dai comuni di Assemini, Cagliari, Capoterra ed Elmas, consiste in programmi di risanamento, recupero, valorizzazione ambientale, gestione integrata dell'area e delle sue risorse.

AVIFAUNA MIGRATORIA / OSPITI REGOLARI DI INTERESSE COMUNITARIO (1994-98)

(All. I Dir. 79/409 CEE e 91/744 CEE)

Cormorano, Cormorano dal ciuffo, Tarabusino, Nitticora, Sgarza ciuffetto, Garzetta, Airone bianco maggiore, Airone rosso, Cicogna bianca, Mignattaio, Spatola, Fenicottero, Moretta tabaccata, Falco di palude, Falco pescatore, Pellegrino, Gru, Cavaliere d'Italia, Avocetta, Occhione, Pernice di mare, Piviere dorato, Combattente, Piro piro boschereccio, Gabbiano roseo, Gabbiano corso, Sterna zampenere, Beccapesci, Sterna comune, Fraticello, Mignattino piombato, Mignattino, Martin pescatore, Calandra, Calandrella, Calandro, Pettazzurro, Forapaglie castagnolo.

VERTEBRATI RIPRODUCENTISI DI INTERESSE COMUNITARIO (1994-98)

(All. I Dir. 79/409 CEE e 91/744 CEE; All. II e IV Dir. 92/43 CEE)

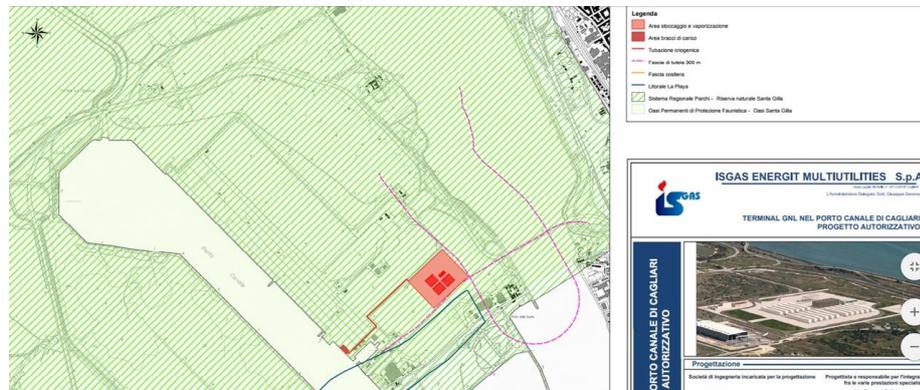
ANFIBI: Discoglossa sarda (N-prob.), Rospo smeraldino, Raganella sarda.

RETTILI: Testuggine d'acqua, Testuggine comune, Testuggine marginata (N-prob.), Lucertola campestre, Gongilo ocellato, Biacco, Colubro ferro di cavallo (N-poss.).

UCCELLI: Tarabusino (N-prob.), Garzetta, Airone rosso (N-prob.), Falco di palude (N-prob.), Albanella minore (N-poss.), Pollo sultano, Cavaliere d'Italia, Avocetta, Occhione (N-prob.), Pernice di mare (N-prob.), Gabbiano roseo, Sterna zampenere, Sterna comune, Fraticello, Martin pescatore (N-prob.), Calandrella, Calandro.

CENSIMENTI INVERNALI DELL'AVIFAUNA ACQUATICA (1993-97)

Totale degli individui, raggruppati per Ordini, contati nei cinque anni di "Censimenti invernali degli uccelli acquatici nelle zone umide della Sardegna" (I.W.R.B.) durante il mese di gennaio.



L'area risulta normata dalle seguenti norme e convenzioni: Sito Ramsar N. IT018 D.M. 01/08/77 - Sito Natura 2000 - ZPS ITB040003; SIC ITB040023 - Piano Paesaggistico Regionale - Ambito 1 – Tavole 557 III, 566 IV Riserva Naturale - ex L.R. 31/1989 - Istituti venatori - Oasi di protezione faunistica e di cattura

2) SICUREZZA URBANA E CIVILE - il progetto si colloca in un'area direttamente a ridosso dell'area metropolitana di Cagliari che risulta la più antropizzata della Sardegna con un pericolo per la sicurezza dell'intera popolazione che l'abita;

Il rigassificatore di GNL rientra per sua tipologia tra gli stabilimenti in cui, a causa di sviluppi incontrollati durante la normale attività, potrebbero verificarsi incidenti rilevanti, quali emissioni massive di gas, incendi o esplosioni di grande entità.

Da questi potrebbe derivare un pericolo grave per la salute umana o per l'ambiente. La valutazione dell'entità di questi rischi spetta al proponente, in contraddittorio con un organismo pubblico di grande competenza, il Comitato Tecnico Regionale dei Vigili del Fuoco e soggetti da individuare che possano valutare la compatibilità sul piano della sicurezza dell'impianto con la sicurezza civile e urbana dell'area metropolitana.

La valutazione (analisi di rischio) appare non solo scarsamente argomentata ma elude le potenziali ripercussioni sia nell'ambito dello specchio acqueo del

sistema portuale quanto verso la stessa città di Cagliari. Non si prende compiutamente in esame l'individuazione di tutti i possibili eventi negativi (es. guasti) che potrebbero dare origine ad un incidente rilevante e se ne valutano con calcoli matematici le probabilità di accadimento. Degli eventi ritenuti dal proponente sistematicamente troppo poco probabili non vengono approfonditi gli effetti, essi cioè sono esclusi a priori. Per gli altri non si determinano, sempre con strumenti di calcolo, le aree nelle quali l'incidente potrebbe produrre un danno alla popolazione.

Per questa ragione si esprimono forti dubbi sull'opportunità di utilizzare questa impostazione probabilistica per un impianto come il rigassificatore, collocato in un'area fortemente antropizzata e in adiacenza ad altri impianti a rischio di incidente rilevante. In sostanza appare improponibile e inaccettabile affidare la garanzia dell'incolumità dei cittadini a formule matematiche che portano a conclusioni automatiche che fanno considerare sicuro un impianto solo perché la probabilità che inneschi un evento di grande portata sono state calcolate al di sotto di un determinato valore.

Nell'area in questione questo meccanismo decisionale dev'essere messo in discussione. L'affermazione "l'impianto va accettato in quanto sono molto basse le probabilità che succeda un incidente rilevante" non è condivisibile in un'area così adiacente al sistema urbano cagliaritano.

Nel caso del rigassificatore e lo stoccaggio previsto nell'oasi di Santa Gilla è improponibile, soprattutto per i cittadini residenti nell'area, questo concetto di sicurezza.

3) SICUREZZA MARITTIMA E TRAFFICO PASSEGGERI - il progetto non tiene in alcun modo conto del traffico marittimo nel sistema portuale cagliaritano con particolare riferimento alla concentrazione di navi petroliere, destinazione Saras, navi da crociere e tradizionali navi traghetto passeggeri. Una promiscuità che costituisce un pericolo gravissimo considerati anche precedenti come quello della Moby Prince che urtò in porto la nave Agip Abruzzo provocando una strage senza precedenti;

l'intera analisi progettuale risulta totalmente carente del quadro d'insieme del sistema portuale del Sud Sardegna con particolare riferimento al sistema portuale di Cagliari e la diretta connessione con i pontili della Saras dediti al carico e scarico di combustibili liquidi e altamente infiammabili;

manca la sovrapposizione dei dati e dei flussi di carico e scarico in tutta l'area delle petroliere che approvvigionano la raffineria di Sarroch con tutte le implicazioni ambientali e di sicurezza che le stesse comportano;

va richiamato il carico industriale dell'intera area industriale e le possibili interferenze che non risultano in alcun modo valutate e indagate;

il sistema portuale di Cagliari è funzionale non solo al traffico merci e passeggeri ma da qualche anno anche ad un rilevante carico di navi da crociera che implementano l'utilizzo areale delle rotte d'ingresso al porto commerciale che non risultano essere sovrapposte con i flussi di traffico del porto canale e con i potenziali carichi legati alle navi gasiere;

a questo si aggiunge una tematica affrontata compiutamente da direttive comunitarie relative alle interferenze portuali tra navi passeggeri e navi destinate al trasporto di materie pericolose che risultano eluse dall'intero progetto all'esame della commissione di valutazione d'impatto ambientale;

è appena il caso di richiamare l'incidente accaduto alla nave Moby Prince nel porto di Livorno la sera del 10 aprile 1991, quando il traghetto omonimo e la petroliera *Agip Abruzzo* entrarono in collisione nella rada del porto di Livorno;

in seguito allo scontro si sviluppò un incendio che causò la morte delle 140 persone a bordo del *Moby Prince*, equipaggio e passeggeri;

il 1° gennaio 2004 incidente rilevante fortunatamente senza vittime si verificò a bordo della M/T cisterna Panam Serena, battente bandiera delle Bahamas, che stava ultimando le operazioni di scarico di benzine leggere presso la piattaforma "B", attracco n.18, del pontile Syndial di Porto Torres. Allo stesso pontile era attraccata in quel preciso momento, all'ormeggio n.13, una petroliera dell'Agip (non ancora in fase di scarico) che è stata prontamente allontanata. Al molo ASI, 500 metri ad est, erano attraccati anche i traghetti Tirrenia e Grimaldi (della linea Porto Torres - Genova), fortunatamente senza passeggeri a bordo, che sono stati subito portati in rada. La capitaneria di porto ha disposto la chiusura del porto a qualsiasi attività di navigazione e commerciale;

tutti incidenti non presi in considerazione dalla casistica progettuale e gestionale dei porti che si sono, invece, generando nel primo caso, Moby Prince, la più grande tragedia del mare in Italia e nel secondo caso, Porto Torres, rischiando una tragedia di dimensioni anche più gravi;

tale valutazione della promiscuità industriale tra diverse funzioni portuali risulta non solo non presa in considerazione ma appare volutamente sottaciuta e ignorata;

va, inoltre, la superficialità progettuale laddove si evidenzia che "Il valore dell'altezza delle onde secondarie generate dal transito della nave, dipende principalmente dalle caratteristiche dell'imbarcazione, dalla profondità del fondale e dalla velocità di spostamento dell'imbarcazione. La sua valutazione teorica è comunque, in generale, caratterizzata da un certo grado di incertezza e di solito la si associa a valutazioni sperimentali (misure in campo, modelli fisici, ecc.);

elementi che confermano l'indeterminatezza di un vero e credibile piano di sicurezza interno ed esterno al porto;

4) PIANO NON STRATEGICO E PRIVO DI SUPPORTO LEGISLATIVO - si tratta di un piano presentato dal raggruppamento delle coop romagnole

che operano attraverso la ISGas limitato al bacino cagliaritano ignorando la necessaria strategicità di un complessivo progetto su scala regionale e in contrasto con le disposizioni di legge nazionale che prevedono la realizzazione di un metanodotto, Algeria – Sardegna – Italia (Galsi) già approvato dalla stessa commissione di Valutazione d'impatto ambientale;

non risulta compiuto alcun serio studio di mercato, si citano disponibilità per appena 20.000 utenti, e il progetto appare perseguire una soluzione legata più a logiche di sottosviluppo e in contrasto con progetti strategici funzionali allo sviluppo dell'intera Sardegna e del Paese stesso; Il progetto è in contrasto con le disposizioni di legge e deliberazioni della Commissione europea sulle reti trans-europee energetiche e in particolar modo con la disposizione della legge n. 273 del 2002 «Misure per favorire l'iniziativa privata e lo sviluppo della concorrenza» approvata in via definitiva in data 27 novembre 2002 la Camera dei deputati;

risultano del tutto inesistenti provvedimenti legislativi tali da garantire, anche verso ipotesi diverse dal Galsi e comunque minimaliste rispetto alle esigenze di approvvigionamento e strategicità previste da soluzioni infrastrutturali adeguate, l'equilibrio di tariffe di approvvigionamento, considerati i costi maggiori che si genererebbero con un trasporto via nave e la distribuzione nei restanti bacini regionali;

l'articolo 27 della legge sul «Potenziamento delle infrastrutture internazionali di approvvigionamento di gas naturale» (legge n. 273 del 2002) contiene le seguenti disposizioni: 1. Per garantire a mezzo del potenziamento delle infrastrutture internazionali lo sviluppo del sistema del gas naturale, la sicurezza degli approvvigionamenti e la crescita del mercato energetico, sono concessi contributi per il potenziamento e la realizzazione di infrastrutture di approvvigionamento, trasporto e stoccaggio di gas naturale da Paesi esteri, in particolare per la costruzione del metanodotto dall'Algeria in Italia attraverso la Sardegna, per la realizzazione di terminali di rigassificazione e per l'avvio degli studi per la realizzazione di un elettrodotto dal Nord Africa all'Italia; 2. I soggetti che investono nella realizzazione di nuovi gasdotti di

importazione di gas naturale, di nuovi terminali di rigassificazione e di nuovi stoccaggi in sotterraneo di gas naturale hanno diritto di allocare, in regime di accesso di cui alla direttiva 98/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 giugno 1998, una quota pari all'80 per cento delle nuove capacità realizzate, per un periodo pari a venti anni;

è fin troppo evidente che la gerarchia delle fonti, non essendo intervenuta alcuna modifica, inquadrano tali norme richiamate in modo vincolante come programmazione ordinamentale dello Stato e non modificabile attraverso procedure o proposte subordinate sia sul piano formale che contenutistico;

5) RIDIMENSIONAMENTO FUNZIONALE INFRASTRUTTURA PORTO CANALE DI CAGLIARI - il progetto comporta un notevole ridimensionamento del porto canale di Cagliari considerato le irreali previsioni che prevedono un transito di 20/25 navi container al mese non considerando in alcun modo l'ampliamento previsto delle navi container e delle dimensioni delle stesse in ambito mondiale; all'interno del progetto è richiamato nel punto 3.6.1 della relazione sintesi la variabile di calcolo sul numero di navi container di particolari grandezze;

si tratta sia di valutazioni numeriche che sostanziali prive della necessaria analisi;

non risulta da nessuna parte un potenziale di 20/25 navi di transito al mese all'interno del porto canale in grado di affiancare una possibile nave gnl;

risulta del tutto infondata la previsione minimalista sulle grandi navi container proprio perché il processo di rilancio del porto canale di Cagliari passa attraverso l'implementazione strutturale legato proprio alla sostituzione/ integrazione delle attuali gru proprio per consentire l'approdo di quelle grandi navi che costituiscono di fatto l'unica prospettiva di connessione del porto canale con i traffici commerciali mondiali;

è fin troppo evidente che tale previsione inserita nel progetto rischia di limitare strutturalmente il porto canale inficiando permanentemente le potenzialità di un'infrastruttura di tale importanza;

6) MANCATA EQUIPARAZIONE ECONOMICA DI COSTI - un progetto privo di analisi economiche compiute e certezza sui costi del gas considerato che l'approvvigionamento con navi e poi su gommato oltre ad un pericolo rischi elevatissimo si concretizza con oneri elevatissimi per i quali non esiste nessun provvedimento di equiparazione al resto del sistema italiano;

Risulta, infatti, del tutto privo di strumenti attuativi e legislativi il considerato che il piano energetico richiamato dai proponenti è rimasto senza alcuna conseguenza sul piano attuativo. L'indicazione e la descrizione della soluzione tecnica di approvvigionamento di gas naturale non sono stati in alcun modo dettagliati nelle negoziazioni con il Governo. Queste non hanno fornito alcuna soluzioni di carattere sistemico e risultano del tutto indefinite le tempistiche per la pseudo metanizzazione della Sardegna;

appaiono del tutto assenti le azioni necessarie a consentire l'accesso ai cittadini e alle imprese sarde alla risorsa gas naturale alle stesse condizioni presenti in tutto il resto d'Italia, aggravando così le già note distorsioni del mercato;

tale progetto non può godere di alcuna valutazione economica nell'ambito delle opzioni GNL, proprio perché non è contemplato un allineamento tecnico-amministrativo allo scopo di poter effettuare scelte con la certezza di seguire procedimenti definiti in termini di criteri, competenze e procedure che siano coerenti con le altre tipologie di impianti GNL;

è rimasta senza alcuna conseguenza l'esortazione contenuta nel piano energetico regionale dove si affermava: "A riguardo si ritiene necessario per una più rapida attuazione del processo di metanizzazione della Sardegna un impegno del Governo Nazionale per la rapida ed esaustiva definizione del quadro normativo relativo alle procedure autorizzative per la realizzazione e l'esercizio delle opere e per la valutazione degli impatti ambientali nonché la definizione puntuale del ruolo Decisore pubblico regionale con una moratoria dei procedimenti di nuove autorizzazioni per il periodo strettamente necessario alla messa a punto della soluzione di approvvigionamento".

Risultano altresì completamente inattuato le previsioni in tema di costi e tariffe sulle opzioni GNL. Non esiste nessun quadro regolatorio completo almeno per i clienti deboli sul modello di quello già esistente per gli utenti connessi alla rete nazionale gasdotti e risulta inesistente anche quello per un regime di mercato libero, quale è oggi quello della vendita di GNL; non esiste alcuna misura tecnico-normativa atta a scongiurare il rischio di distorsioni o di fallimento del mercato medesimo;

l'auspicio del Piano energetico regionale che si riporta integralmente risulta totalmente infondato e inattuato: "La metanizzazione della Sardegna deve essere supportata attraverso la definizione di un opportuno quadro regolatorio/tariffario nazionale in grado di coprire gli investimenti per le infrastrutture di approvvigionamento e distribuzione ed assicurare meccanismi di tutela dei clienti deboli, assicurando condizioni analoghe a quelle della altre Regioni italiane servite dalla rete nazionale dei gasdotti;

tutto ciò premesso

si chiede di non procedere al rilascio della Valutazione di Impatto ambientale costituendo tale opera un pregiudizio permanente sul piano ambientale, naturalistico, sul piano della sicurezza a mare, terra e aria, vedasi asse aeroporto, e totalmente in violazione delle norme in materia ambientale e di governo del territorio;

si chiede di negare la valutazione d'impatto ambientale anche in considerazione della non strategicità dell'opera in contrasto con le norme sugli interventi infrastrutturali energetici richiamate in tale osservazione – opposizione;

In fede, Mauro Pili



Cagliari, 18 agosto 2017