

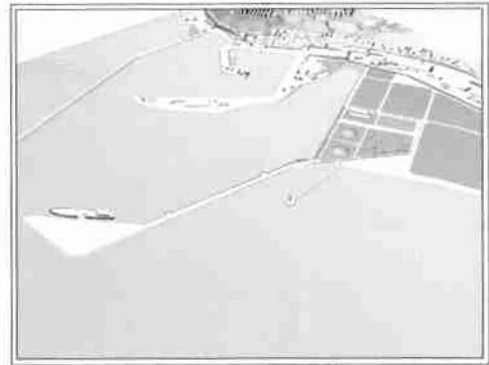
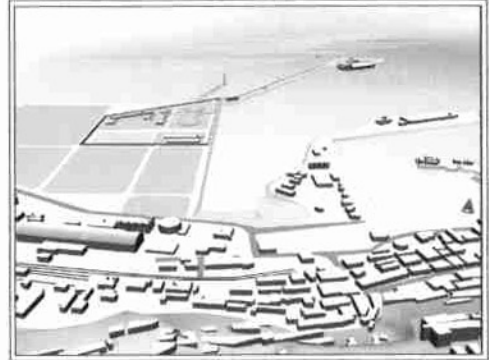
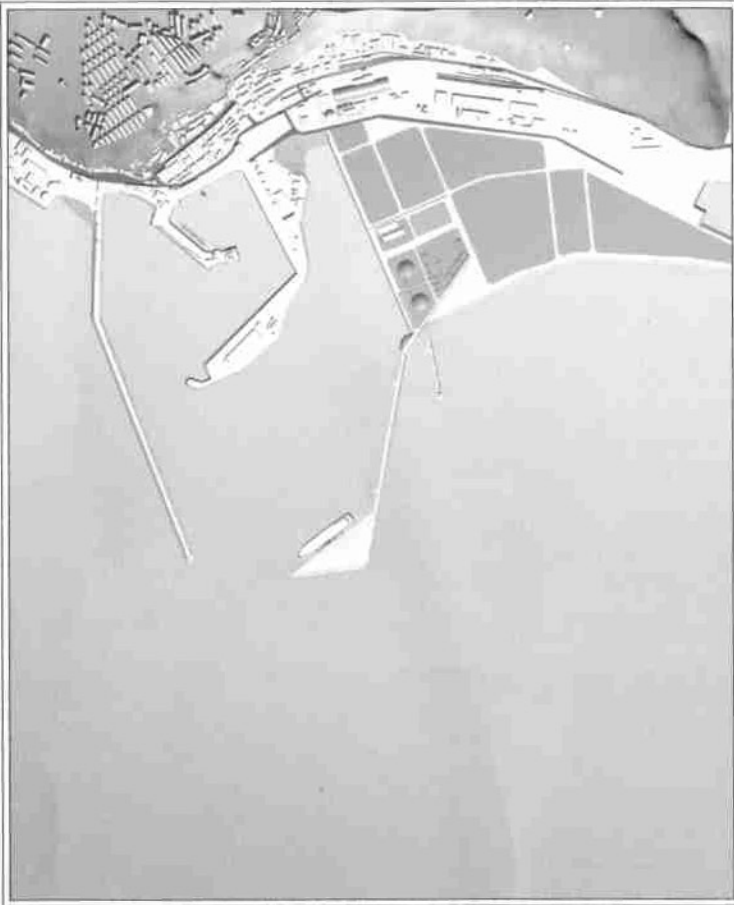


NUOVE ENERGIE s.r.l.

SINTESI NON TECNICA

OPERE MARITTIME - PORTUALI
CONNESSE ALLA REALIZZAZIONE DI UN TERMINALE DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GNL
NELL'AREA A.S.I. DEL COMUNE DI PORTO EMPEDOCLE

ADEGUAMENTO DEL PROGETTO IN RELAZIONE AL PARERE DELLA COMMISSIONE V.I.A. NAZIONALE
prot. n. 774 DEL 30-03-06



SETTEMBRE 2006 REV_01

Project Manager :
Ing. Vito Aurelio Campanella

Project Leader
Ing. Davide Guida

C.I.G. Centro Ingegneria Geotecnica
C & C Consulting s.a.s.



Collaboratori:

Dott. Salvatore Campanella
Ing. Calogero Cutaia
Ing. Alessandro Scarpulla
Ing. Daniele Ventura
Arch. Michela Zangara

Cod. Fisc. e Part. IVA: 04802520274
93129 CATA...
Via...
NUOVE ENERGIE S.R.L.

SINTESI NON TECNICA

**OPERE MARITTIME – PORTUALI
CONNESSE ALLA REALIZZAZIONE DI UN TERMINALE
DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GNL
NELL'AREA A.S.I. DEL COMUNE DI PORTO EMPEDOCLE**

**ADEGUAMENTO DEL PROGETTO IN RELAZIONE AL PARERE
DELLA COMMISSIONE V.I.A. NAZIONALE prot. n. 774 DEL 30-03-06**

SOMMARIO

1. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

1.1 Stato dell'arte

1.2 Strumenti urbanistici: Piani regolatori

1.3 Iter autorizzativo

2. NUOVA CONFIGURAZIONE DELL'ORMEGGIO

3. CONCLUSIONI E CONSIDERAZIONI

4. ELENCO ALLEGATI

ALLEGATI

1. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO

1.1 Stato dell'arte

Il progetto per la realizzazione di un terminale di rigassificazione di GNL nell'area industriale ASI del Comune di Porto Empedocle, inserito nel Piano Energetico Regionale della Regione Sicilia e presentato nell'ambito della procedura di VIA in data 7 maggio del 2005, prevedeva :

- ❖ Una parte a terra, costituita da 2 serbatoi criogenici di stoccaggio della capacità di circa 160.000 mc. ciascuno, scambiatori di calore ad acqua di mare per la rigassificazione del gas liquido, apparecchiature e sistemi di controllo per l'esercizio in sicurezza dell'impianto.
- ❖ Una parte a mare, costituita da strutture per l'accosto ed ormeggio della nave metaniera, una piattaforma di scarico collegata alla terraferma da un pontile e apparecchiature di processo.

La commissione VIA all'uopo istituita dopo sopralluoghi e richieste di chiarimenti puntualmente evase con la trasmissione degli elaborati integrativi in data 7 ottobre 2005, ha espresso parere favorevole con prescrizioni per la parte di impianto a terra mentre ha espresso parere interlocutorio negativo per le opere marittime del terminale giudicate potenzialmente in contrasto con il vigente Piano Regolatore Portuale, demandando al Consiglio Superiore dei LLPP la definizione della congruenza o meno di dette opere (parere VIA n. 774 del 30 marzo 2006)

1.2 Strumenti urbanistici: Piani regolatori

Gli strumenti urbanistici che regolano la pianificazione del territorio Comunale di Porto Empedocle e dell'area portuale sono rispettivamente:

- ❖ il Piano Regolatore Generale (PRG)
- ❖ il Piano Regolatore Portuale (PRP)

Il PRP è stato approvato nel marzo del 1963 e nel corso degli anni, il Comune non ha mai ritenuto di proporre alcuna variante, anche se sono intervenuti nel tempo alcuni adeguamenti tecnico-funzionali; pertanto esso è da considerarsi oggi pienamente applicabile.

Il PRG comunale vigente è stato approvato con Decreto Assessoriale 267/84 del 13/08/1984 e costituisce l'attuale strumento urbanistico comunale; ad oggi risulta attuato in parte limitatamente alle aree ASI e non attuato per le aree di interesse comune previste sia nel PRG che nel PRP.

Da un confronto tra PRP e PRG non emergono differenze significative se non nella definizione temporale e lottizzazione delle opere riferite alla colmata di levante ed al prolungamento dei moli guardiani.

Il PRP, antecedente alla Direttiva Comunitaria 377/85, non è stato oggetto di valutazione d'impatto ambientale (VIA);

1.3 Iter autorizzativo

Da un punto di vista autorizzativo, il progetto è stato presentato nel Dicembre 2004 in una apposita Conferenza dei Servizi (ex art. 8 L. 340/2000), che ha dato il via alla sua valutazione nell'ambito di istruttorie "endoprocedimentali", quali:

- ❖ Comitato Tecnico Regionale, per il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (NOF) tecnica e di sicurezza ai sensi della L. 334/99 Seveso II, rilasciato nel giugno 2005
- ❖ Ministero Ambiente, per il rilascio del parere di Valutazione Impatto Ambientale (VIA), limitatamente alla porzione a terra del progetto, rilasciato in aprile 2005

La conclusione di tutte le attività istruttorie ed il conseguente rilascio del Decreto Assessoriale Autorizzativo (ex L. 340/2000) sono vincolati dal rilascio da parte del Ministero Ambiente del giudizio positivo di compatibilità per la parte a mare del progetto.

Come detto, infatti, la Commissione VIA ha ritenuto preliminarmente necessario verificare la congruenza tra la soluzione progettuale proposta per tali opere ed il PRP/PRG del comune di Porto Empedocle.

2. NUOVA CONFIGURAZIONE DELL'ORMEGGIO

La presente relazione ha come finalità la descrizione sintetica di una soluzione progettuale che prevede una differente ubicazione dell'ormeggio delle navi metaniere all'interno del bacino portuale di Porto Empedocle al fine di superare le obiezioni espresse dalla Commissione VIA relativamente alla congruenza tra il progetto delle opere stesse ed il PRP.

La soluzione progettuale è riportata nella tavola PDP/T/1/CIV005.

Il nuovo progetto è stato studiato per ottenere i seguenti obiettivi:

1. rendere pienamente congruente il progetto e l'ubicazione dell'ormeggio con le disposizioni degli strumenti urbanistici in vigore nel territorio, e cioè il Piano Regolatore Portuale ed il Piano Regolatore Generale;
2. garantire livelli di sicurezza non inferiori a quelli della soluzione precedente già valutati e ritenuti accettabili dal Comitato Tecnico Regionale in ambito di istruttoria NOF ex L. 334/99;
3. minimizzare, per quanto possibile, i volumi di dragaggio dell'area esterna al porto e dell'area interna;
4. garantire livelli di disponibilità dell'operatività del terminale equivalenti a quelli precedentemente valutati
5. minimizzare, per quanto possibile, le inefficienze operative legate al nuovo accosto ed i relativi extracosti di realizzazione

Il primo obiettivo è stato raggiunto ubicando l'ormeggio delle navi metaniere in testa al molo di levante previsto in progetto e, più precisamente, in corrispondenza della banchina sud data una lunghezza adeguata ad ospitare le previste metaniere (capacità pari a 165.000 mc). A tal proposito si faccia riferimento ai disegni PDP/T/1/PRGC-P001 e PDP/T/1/CIV005, che descrivono rispettivamente i banchinamenti previsti dal PRP e il nuovo ormeggio, e SIAP/T/0/PRPPRO che propone una sovrapposizione dei due schemi a dimostrazione della piena congruenza tra il nuovo progetto ed il PRP.

Pertanto l'obiettivo di avere una nuova disposizione dell'ormeggio della metaniera che non limiti la piena attuazione del PRP è stato pienamente raggiunto.

Il secondo obiettivo è stato raggiunto in quanto la nuova configurazione dell'ormeggio e dello scarico del GNL risulta più lontana dai ricettori sensibili (aree residenziali, scuole, ospedali, ecc.).

L'ormeggio inoltre risulta particolarmente protetto anche in relazione al transito delle navi in ingresso ed in uscita dal porto. Si segnala anche una diminuzione della interferenza con il traffico mercantile in transito (legata alla posizione estrema dell'ormeggio) ed il permanere di adeguate distanze tra nave metaniera ed altri natanti durante le manovre di ormeggio e di disormeggio già positivamente valutate in ambito Piano di Sicurezza Portuale. L'orientamento della nave metaniera inoltre garantisce tempi ridottissimi per le manovre di ormeggio e disormeggio.

Il terzo obiettivo è stato raggiunto passando da un volume stimato di dragaggi di 3.800.000 mc ad un volume stimato di 2.700.000 mc. Tale risultato è stato possibile in relazione alla modifica del canale di accesso, alla eliminazione di dragaggi in aree portuali a basso fondale ed alla definizione della profondità del fondale portuale alla quota di - 11,5 m

come previsto dal PRP. A tal proposito si faccia riferimento alla tavola PDP/T/0/DRAG che individua le aree previste di dragaggio e riporta il dettaglio dei volumi relativi.

Il raggiungimento del quarto obiettivo è stato verificato da uno studio meteomarinario commissionato ad hoc al Registro Navale e poi svolto dalla società specializzata DEAM. I risultati dello studio danno un valore di indisponibilità all'ormeggio per condizioni di onda e di vento addirittura migliori a quelle che si avevano con la precedente configurazione, poiché il grado di protezione dell'ormeggio risulta migliorato (vedi relazione DEAM in allegato). In tale ambito sono state anche analizzate, dal punto di vista nautico, le possibili manovre navali per l'ormeggio che risultano tutte attuabili anche se con diverso grado di difficoltà in relazione al diverso grado di attuazione del PRP

In merito al quinto punto gli impatti in extracosti sono stati giudicati sostenibili dalla Società a fronte di una efficienza dell'impianto che resta praticamente equivalente.

3. CONCLUSIONI E CONSIDERAZIONI

La soluzione progettuale delle opere marittime inizialmente proposta rappresentava un ottimo compromesso tra le esigenze tecnico-operative del terminale e quelle legate alla rispondenza del progetto agli strumenti urbanistici della zona.

Essa infatti, preventivamente verificata con le competenti Autorità (Capitaneria di Porto e Genio Civile Opere Marittime di Palermo), consentiva anche future espansioni del traffico portuale consentendo la fruizione del porto anche a navi mercantili e passeggeri di grosse dimensioni durante tutto il periodo dell'anno.

In ambito Commissione VIA, è stato tuttavia considerato che tale soluzione avrebbe potuto essere in contrasto con le linee direttrici del PRP e quindi avrebbe potuto non consentirne una futura piena attuazione dello stesso.

La Società proponente, nello spirito di superare i dubbi della Commissione VIA, ha quindi provveduto allo studio di una soluzione alternativa che ora viene proposta.

A giudizio della Società proponente lo spostamento dell'ormeggio nella banchina più a sud tra quelle previste dal PRP, oltre a risultare compatibile con i requisiti di sicurezza e di funzionalità del terminale, è pienamente congruente con i dettami del PRP.

4. ELEN0 ALLEGATI

DECRIZIONE	CODICE
STRALCIO PRG COMUNALE E DEL PORTO	PDP/T/1/PRGC-P001
PLANIMETRIA GENERALE DELL'AREA DELLIMPIANTO	PDP/T/1/CIV005
SOVRAPPOSIZIONE TRA PRP E PROGETTO	SIAP/T/0/PRPPRO
AREA DI DRAGAGGIO	PDP/T/0/DRAG