



Handwritten signatures and initials at the top right of the page.

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

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

Parere n. 3189 del 15/11/2019

Handwritten signature below the opinion number.

Progetto	<p style="text-align: center;"><i>ID_VIP: 4227</i></p> <p style="text-align: center;">Impianto di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione GNL nel Porto di Oristano - Santa Giusta</p> <p style="text-align: center;"><i>Istruttoria VIA</i></p>
Proponente	<p style="text-align: center;">IVI Petrolifera S.p.A.</p>

Large handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Handwritten mark or signature in the bottom left corner.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA l'istanza di avvio del procedimento di VIA presentata con nota prot. 456 del 09/08/2018 dalla società IVI Petrolifera S.p.A., acquisita al prot. 18648/DVA del 09/08/2018, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs 152/2006, come modificato con D. Lgs 104/2017, relativa al progetto "Impianto di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione GNL nel Porto di Oristano - Santa Giusta".

VISTO il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss. mm. ii..

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 della Tutela del Territorio e del Mare, a norma dell'art. 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 e VAS (di seguito CTVA).

VISTO il Decreto-Legge 23/05/2008, n. 90, convertito in legge il 14/07/2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 23 maggio 2008, n. 90, recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" e, in particolare, l'art. 7 che modifica l'art. 9 del D.P.R. del 14/05/07, n. 90.

VISTO il Decreto del Ministro del MATTM prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18/09/2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della CTVA e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008.

VISTO il D. Lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss. mm. e ii. e, in particolare, l'art. 8 inerente al funzionamento della CTVA.

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 del MATTM di nomina dei componenti della CTVA prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e ss. mm. ii..

VISTO il Decreto Legge 24/06/2014 n. 91 convertito in legge 11/08/2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2, con il quale si dispone la proroga delle funzioni dei Componenti della CTVA in carica alla data dell'entrata in vigore del detto D.L. fino al momento della nomina della nuova Commissione.

VISTO il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

VISTO il Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n. 104 "Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114".

VISTA la nota della Direzione generale per le Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali prot. 20122/DVA del 07/09/2018 con cui la medesima Direzione Generale (di seguito, DVA) ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale (di seguito, CTVA) la procedibilità dell'istanza di procedimento di VIA, ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 152/2006 come da ultimo modificato con D. Lgs. 104/2017, acquisita con nota prot. 3240/CTVA del 07/09/2018 relativa al progetto "Impianto di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione GNL nel Porto di Oristano - Santa Giusta".

PRESO ATTO che con nota. prot. CTVA_2018-0003314 del 17/09/2018 è stato nominato il Gruppo Istruttore;

PRESO ATTO che conformemente a quanto stabilito dall'art. 24, comma 1, del D. Lgs. 152/2006 e ss. mm. ii., la DVA ha provveduto a pubblicare sul portale delle valutazioni ambientali (www.va.minambiente.it) all'indirizzo <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6882/9625>, il Progetto, lo Studio di impatto ambientale comprensivo della Valutazione di impatto sanitario e dello Studio di incidenza ambientale, la Sintesi non tecnica, la Relazione paesaggistica, nonché l'Avviso pubblico di cui al comma 2 del succitato articolo 24, dandone comunicazione alle Amministrazioni e agli Enti territoriali in indirizzo con nota prot. n. 20122/DVA del 07/09/2018.

VALUTATA la congruità del valore dell'opera, così come dichiarata dalla Società Proponente con nota assunta agli atti, ai fini della determinazione dei conseguenti oneri istruttori.

VISTA la documentazione complessiva presentata dalla Società Proponente, che si compone dei seguenti elaborati principali:

- Studio di impatto ambientale comprensivo della Valutazione di impatto sanitario e dello Studio di incidenza ambientale;
- Sintesi non tecnica;
- Elaborati di progetto;
- Relazione paesaggistica;

RICHIAMATO che in data 31/01/2019 si è tenuta presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un incontro tra il Gruppo Istruttore integrato dal rappresentante della Regione Sardegna, la Società Proponente e il rappresentante del MIBACT;

RICHIAMATO che in data 07/05/2019 il Gruppo Istruttore (G.I.), dopo una preliminare analisi di tutti gli elaborati di progetto, ha effettuato un sopralluogo sull'area;

PRESO ATTO che sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, sono stati pubblicati, ai sensi dell'art.24, comma 10 del D. Lgs. n. 152/2006, la documentazione presentata dalla Società IVI Petrolifera S.p.A. ed eventuali osservazioni e pareri espressi ai sensi dell'art. 24, comma 4 ed ai sensi dell'art. 25, commi 2 e 3 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. e ii..

PRESO ATTO che

In seguito alla fase di consultazione pubblica svolta è pervenuta la seguente osservazione;

n.	Osservazione	Protocollo	Data
1	Osservazioni di Consorzio Industriale Provinciale Oristanese in data 30/09/2019	DVA-2019-0024771	30/09/2019

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

CONSIDERATO che

Gli argomenti delle osservazioni sono i seguenti:

Attraversamento delle rete gas in aree Consortili

Risulta evidente che per la realizzazione delle infrastrutture di trasporto il Proponente dovrà attraversare le aree Consortile, attraverso opportuna autorizzazione. A tal fine è stata comunque prevista una specifica prescrizione: collegamenti con la rete gas, : *qualora il tracciato del le infrastrutture di collegamento interferiscano con le aree del Consorzio Industriale Provinciale Oristanese, Il Proponente dovrà ottenere la relativa l'autorizzazione all'attraversamento delle aree di proprietà Consortili;*

Prelievi idrici

Per quanto riguarda i prelievi idrici e le relative autorizzazioni, il Proponente dovrà attenersi alla prescrizione dedicata: *Prelievi idrici: Il Proponente dovrà dotarsi di allaccio autonomo alla rete idrica di distribuzione Consortile ottenendo la relativa autorizzazione:*

VISTA la richiesta di integrazioni inviata al Proponente, in seguito alle attività di analisi e valutazione della documentazione, alla riunione tenutasi presso il MATTM in data 31/1/2019 e al sopralluogo effettuato in data 7/5/2019, relativa ai seguenti argomenti:

“Quadro programmatico

Fornire chiarimenti in relazione alla vigenza e compatibilità del progetto con il PRP e relazione con l'area CIPOR.

Aggiornare i contenuti relativi alla programmazione con l'analisi dei contenuti del PEARS (DGR n. 5/1 del 28/1/2016)

Si richiede una relazione nella quale siano valutati gli effetti della realizzazione degli interventi in progetto sulla classificazione del sito di cui al Piano di gestione delle alluvioni(Delibera n. 2 del 15/3/2016 e smi), che assegna all'area attuale, priva di edificazioni, la classe D1.

Quadro progettuale

Approfondire e fornire elaborati cartografici, con grado sufficiente a valutare gli eventuali impatti prodotti, delle aree degli stoccaggi temporanei dei materiali nelle aree di cantiere, i cronoprogrammi delle lavorazioni e l'individuazione dei tracciati dei mezzi di cantiere con le eventuali mitigazioni del caso.

Definire e allegare la documentazione relativa alla gestione dei materiali di scavo in attuazione del DPR 120/2017.

Rappresentare e definire le operazioni previste per la realizzazione e/o adeguamento della viabilità per la fase di cantiere e di esercizio nella configurazione del doppio scenario (esercizio con rigassificazione e stoccaggio e esercizio con solo stoccaggio).

Evidenziare e presentare la relativa documentazione relativa ad eventuali accordi, manifestazioni di interesse o altro, relativi alla prevista connessione con la dorsale della Rete di metanizzazione della Sardegna (SNAM). Nella documentazione si dovrà necessariamente fare riferimento alla evidenza degli oneri di progettazione del tratto di connessione.

Approfondire e descrivere le fasi di decommissioning dell'impianto in progetto, anche in relazione agli eventuali impatti.

Quadro Ambientale

Considerando che il progetto, qualora realizzato, potrebbe non essere connesso da subito alla futura Rete SNAM di metanizzazione della Sardegna, si rileva come sia necessario evidenziare due scenari che dovranno essere approfonditi per tutte le componenti ambientali, lo scenario con impianto in progetto realizzato ma con solo stoccaggio e distribuzione con autobotti (scenario non affrontato nello SIA) e scenario con stoccaggio e rigassificatore in esercizio e collegamento con la dorsale della Rete SNAM (scenario affrontato nello SIA). Per quanto riguarda lo scenario relativo agli stoccaggi, dovranno essere evidenziati gli eventuali impatti, in particolare, del transito dei mezzi relativo al tratto adiacente allo Stagno di Santa Giusta (ZPS).

Approfondire con simulazioni, nello scenario con rigassificatore, gli effetti sul microclima in particolare per la adiacente area Natura 2000 (Stagno di Santa Giusta) per quanto riguarda la formazione di nebbie causata

dall'esercizio del rigassificatore.

Fornire le simulazioni dei due scenari descritti (solo stoccaggio e rigassificazione e stoccaggio) per le emissioni in atmosfera, tenendo conto degli impatti cumulativi e in particolare dell'Area Natura 2000 (Stagno di Santa Giusta).

Fornire approfondimenti e descrivere gli eventuali impatti e criticità relative all'incremento del traffico navale e la presenza degli impianti di maricoltura presenti all'interno del Golfo di Oristano e sull'area marina protetta Penisola del Sinis- Isola di Mal di Ventre.

Integrare il PMA con le componenti acque superficiali e sotterranee.

Il Proponente dovrà inoltre integrare la documentazione con :

- i punti 3,9,11,12 e con le richieste di precisazioni presenti nelle ulteriori note allegate presenti nella documentazione dell'Assessorato Difesa dell'Ambiente della Regione Sardegna (prot. 6672 del 25/3/2019 e allegati pareri).
- quanto richiesto dalla Capitaneria di Porti di Oristano con nota del 2/10/2018, in relazione all'incremento del traffico navale e della sicurezza della navigazione.
- la richiesta di integrazioni formulata dal MIBACT, direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del 30/10/2018, prot. 28743-P.”;

CONSIDERATO che

Il Proponente ha inviato le integrazioni richieste con nota prot. VD/pm 515/2019 del 09/08/2019, acquisita dalla DVA con prot.21275/DVA del 12/08/2019, nelle quali fornisce chiarimenti ed approfondimenti in relazione a quanto richiesto, ed in particolare:

Relazioni con il PRP: “ l'area di progetto ricade in una zona indicata come “Aree Industriali e Commerciali”, individuata nella zonizzazione del 1964 come insediamenti in atto che sono stati nel frattempo realizzati, contribuendo a rimarcare la vocazione portuale ed industriale dell'area. Inoltre il progetto in esame non prevede la realizzazione di nuove opere marittime, né interventi strutturali e/o di dragaggio dei fondali. Le metaniere e le bettoline a servizio del nuovo impianto GNL utilizzeranno il pontile esistente (denominato Banchina Nord nelle tavole di Piano) senza necessità di modifica alcuna alla geometria e alla batimetria: gli interventi saranno limitati all'adeguamento dei sistemi di carico/scarico mediante installazione di nuovi piping e bracci di carico/scarico. Con riferimento a quanto sopra riportato, il progetto del rigassificatore risulta coerente con le previsioni del Piano Regolatore Portuale di Oristano”;

strumenti di pianificazione e programmazione: In base alla documentazione del Proponente, si rileva che: Con nota Prot. N. 39307 del 26/10/2018 la Regione Sardegna segnala che: Il Patto per lo sviluppo della Regione Sardegna ha stanziato una parte dei fondi necessari per la rete di distribuzione mentre la dorsale di trasporto sarà realizzata nell'ambito del sistema tariffario di trasporto, entrando a far parte della Rete Nazionale e Regionale di trasporto italiana, come stabilito La Strategia Energetica Nazionale (SEN), approvata con DM MISE-MATTM del 10.11.2017, nell'allegato II contempla l'opera di che trattasi come funzionale al progetto complessivo di Metanizzazione della Sardegna congiuntamente ad altri due depositi localizzati nel porto di Oristano e quelli presso lo scalo industriale di Cagliari e Porto Torres.

LA SEN riferisce che

1. i depositi di Oristano servano “per lo scarico del GNL da navi metaniere, lo stoccaggio e il successivo caricamento su navi bettoline (bunkeraggio) e su autocisterne criogeniche per il rifornimento di clienti civili e/o industriali e di stazioni di rifornimento carburanti”.

2. depositi di Oristano, Cagliari e P. Torres “hanno nel complesso una capacità di approvvigionamento sufficiente a garantire l'alimentazione delle numerose reti di distribuzione locali già esistenti e di quelle programmate o in costruzione.”

3. “per quanto riguarda le interconnessioni tra i depositi e le reti di distribuzione esistenti e quelle in corso di realizzazione siano stati presentati dalla Società Gasdotti Italia (SGI) e la SNAM RETE GAS (SRG) due diversi progetti di dorsali relativi sia all'area centro-sud che centro-nord dell'Isola per l'avvio dei procedimenti autorizzativi per la costruzione e l'esercizio dei diversi tratti di metanodotto nonché per la gestione del connesso

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

sistema integrato di trasporto, stoccaggio e dispacciamento”;

Effetti del progetto sulla classificazione del piano di gestione del rischio alluvioni

Il Proponente chiarisce che il PRGA, per quanto attiene alle mappe di pericolosità da alluvione, indica le quattro classi di pericolosità definite dagli strumenti di pianificazione adottati ed approvati dalla Regione Sardegna in precedenza (P.A.I., P.S.F.F., studi ex Art. 8 comma 2 delle NA del P.A.I.) nonché i perimetri delle aree interessate dall'evento alluvionale del 18.11.2013 denominato “Cleopatra”, sono state accorpate secondo le tre classi di seguito riportate:

- P3, ovvero aree a pericolosità elevata, con elevata probabilità di accadimento ($Tr \leq 50$);
- P2, ovvero aree a pericolosità media, con media probabilità di accadimento ($100 \leq Tr \leq 200$);
- P1, ovvero aree a pericolosità bassa, con bassa probabilità di accadimento ($200 < Tr \leq 500$).

Per l'area di interesse come evidenziato nella documentazione, l'area del deposito costiero e le condotte non ricade in alcuna classe di pericolosità da alluvione;

Cantierizzazione

nello documentazione integrativa sono approfondite le singole fasi di lavoro previste per la realizzazione delle opere con le indicazioni relative a forniture e fabbisogni previsti per le attività ed al sistema di approvvigionamento a servizio del cantiere, fornite le prime indicazioni per la stesura del piano di sicurezza e coordinamento e determinati in via preliminare i volumi di scavo e movimentazione terre. Sono descritte le diverse fasi di costruzione ed il cronoprogramma di dettaglio delle attività definito in 19 mesi al posto della precedente previsione di 14 mesi;

Sono state inoltre aggiornate alcune valutazioni connesse alla fase di cantiere su alcune delle in ragione della minore durata del cantiere;

Compatibilità con gli strumenti di programmazione e pianificazione

Con parere favorevole espresso dalla Direzione generale della pianificazione urbanistica territoriale e della vigilanza edilizia della Regione Sardegna con nota Prot. N. 40275 del 23/10/2018 : *“l'intervento proposto è compatibile con la destinazione di zona prevista dallo strumento urbanistico vigente, in quanto le aree oggetto di intervento ricadono all'interno del “Piano Regolatore Territoriale” del “Consorzio industriale provinciale oristanese” e sono classificate come “Aree disponibili per attività produttive” (vedi Tavola K 2-2 “Zonizzazione corpo centrale dell'agglomerato industriale”), nelle quali è consentita la realizzazione di “insediamenti industriali, depositi, attività artigianali, ...” (Articolo 6 delle NTA).*

non risultano essere presenti vincoli o tutele con riferimento alle aree di progetto:

Siti della Rete Natura 2000, IBA, Parchi, EUAP: l'area di localizzazione del progetto non interessa direttamente nessuna di tali aree naturali protette o sottoposte a tutela e il sito più prossimo all'area di progetto è il SIC ITB032219 Sassu Cirras, a circa 1.3 km, la cui caratterizzazione è riportata nello Studio di Incidenza per la valutazione delle potenziali incidenze sui siti Natura 2000 più prossimi all'area di progetto;

Vincoli nautici: le Carte nautiche No.293 “Golfo di Oristano” (Istituto Idrografico della Marina, aggiornamento al 2013, scala 1:40,000) e No. 291 “Porto di Oristano” (Istituto Idrografico della Marina, aggiornamento al 2009, scala 1:10,000) non riportano vincoli nautici per l'area di progetto. Si evidenzia inoltre che durante l'esercizio dell'opera in progetto, le navi GNL seguiranno le regole di navigazione previste per l'accesso e per le manovre nel Porto di Oristano;

Vincoli militari: come riportato nella Carta Nautica No. 1050 “Zone Normalmente Impiegate per le Esercitazioni Navali e di Tiro e Zone dello Spazio Aereo Soggette a Restrizioni” (Istituto Idrografico della Marina, aggiornamento al 2014, scala 1:1,700,000), l'area di progetto ricade all'interno di una zona “dello spazio aereo soggetta a restrizioni” denominata R 54, per la quale risulta regolamentato lo spazio aereo ed in cui il traffico

navale è tenuto ad attenersi alle indicazioni dell'Avviso ai naviganti in caso di esercitazioni in corso o in programma. Non sono pertanto identificati vincoli militari nell'area di progetto;

PAI: l'analisi della Cartografia delle aree a rischio idraulico e di frana relative al Sub Bacino idrografico No. 2 "Tirso" mostra che l'area di progetto non interessa né aree a Pericolosità Idraulica (Hi), né a Pericolosità Geomorfologica (Hg). L'area a pericolosità idraulica più vicina al sito del progetto è un'area ad alta pericolosità (Hi4) in corrispondenza della Foce del Fiume Tirso, a circa 1.4 km a Nord Ovest dal progetto;

Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (approvato con la Deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Regionale della Sardegna No. 2 del 15.03.2016): dall'analisi delle mappe della Pericolosità, del Danno Potenziale e del Rischio Alluvioni nell'area di interesse per il progetto è possibile rilevare che:

l'area dell'impianto ricade nella classe di danno potenziale D1 - Danno potenziale moderato o nullo, la quale comprende aree libere da insediamenti urbani o produttivi dove risulta possibile il libero deflusso delle piene. Si noti in tal senso che, una volta presente l'impianto, l'area di progetto, a detta del Proponente, potrà verosimilmente essere riclassificata in classe D4 – Danno potenziale molto elevato, in analogia alle aree antropizzate limitrofe alla zona del rigassificatore;

- ✓ l'area di progetto non ricade in alcuna classe di pericolosità;
- ✓ l'area del rigassificatore e delle condotte non ricade in alcuna area di Rischio alluvioni. Tali aree sono definite considerando congiuntamente la classificazione di pericolosità e di danno potenziale del territorio, motivo per il quale l'area di progetto non è ricompresa in nessuno dei quattro livelli di Rischio (R4, R3, R2 ed R1);

Piano di Tutela delle Acque: l'area di progetto non risulta interessata dalla presenza di:

- ✓ aree sensibili (comprendenti zone umide, laghi naturali e corsi d'acqua afferenti, altre acque dolci ecc.) disciplinata dall'art.22 delle NTA del Piano,
- ✓ zone vulnerabili da nitrati,
- ✓ aree si salvaguardia per il loro rilevante interesse ambientale e paesaggistico quali Parchi, SIC, ZPS ecc.

Non si individuano pertanto tutele ambientali sull'area di progetto per quanto riguarda le acque;

Piano Regionale di Qualità dell'Aria: l'area di progetto ricade all'interno della zona rurale (IT2010), per la quale il Piano non prevede norme o vincoli;

Piano Regolatore Territoriale Consortile del Consorzio Industriale Provinciale Oristanese: dalla documentazione asseverata fornita dal Proponente, si rileva che la Tavola K 2-2 "Zonizzazione corpo centrale dell'agglomerato industriale" mostra che l'area dell'impianto si trova in un'Area Disponibile per Attività Produttive. Nell'art.6 "Lotti per attività produttive" delle NTA del Piano, si indica che in tali aree "sono ammessi soltanto [...] insediamenti industriali, depositi, attività artigianali, strutture di supporto ad attività produttive operanti". Si evidenzia inoltre che la linea delle condotte di progetto sarà installata in una pista tubi già esistente, la quale ricade solo parzialmente all'interno dell'agglomerato industriale, costeggiando la fascia verde di rispetto consortile, le aree di deposito delle materie prime e la fascia di rispetto inedificabile. Pertanto il Piano non pone vincoli o tutele nell'area di realizzazione del progetto, che risulta coerente con le previsioni del Piano stesso;

PUC Santa Giusta: il progetto ricade all'interno della sottozona D1 "Grandi aree industriali". Secondo quanto stabilito dalle NTA del PUC, le sottozone D1 sono "aree impegnate da impianti destinati ad attività industriali di tipo complesso, di trasformazione di materie prime, che possono produrre un significativo inquinamento acustico, atmosferico, non compatibili con la residenza, caratterizzati da una estesa occupazione di territorio". Il PUC di Santa Giusta non risulta pertanto porre vincoli o tutele sull'area di realizzazione delle opere. Il progetto, come da indicazioni delle NTA del PUC, potrà essere oggetto di PUA dedicato;

Piano di Utilizzo dei Litorali (PUL). Comune di Santa Giusta: l'area di impianto non interessa alcun ambito del PUL, perciò tale area non risulta soggetta alla disciplina di Piano. Le condotte GNL previste dal progetto saranno realizzate in una pista tubi già esistente, localizzata nell'ambito 3 "Porto Industriale". In tali aree secondo le NTA del PUL, l'ambito di costa relativo al Porto Industriale è escluso dal campo di applicazione del PUL stesso, essendo disciplinato dal Piano Regolatore del Consorzio Oristanese;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Piano Regolatore Portuale del Porto Industriale e Commerciale di Oristano: l'area a progetto ricade in aree industriali e commerciali insediamenti in atto. A tal proposito si precisa che le aree industriali e commerciali, individuate nella zonizzazione del 1964 come insediamenti in atto, sono state nel frattempo realizzate, contribuendo a rimarcare l'attuale vocazione portuale ed industriale dell'area. Pertanto, il Piano non risulta porre vincoli o tutele sull'area di realizzazione delle opere.

Relazioni del progetto con il PRP e l'Area CIPOR: in base alle risposte alla richiesta di integrazioni effettuata dalla CTVIA, il Proponente dichiara che *“l'area di progetto ricade in una zona indicata come “Aree Industriali e Commerciali”, individuata nella zonizzazione del 1964 come insediamenti in atto che sono stati nel frattempo realizzati, contribuendo a rimarcare la vocazione portuale ed industriale dell'area. Inoltre il progetto in esame non prevede la realizzazione di nuove opere marittime, né interventi strutturali e/o di dragaggio dei fondali. Le metaniere e le bettoline a servizio del nuovo impianto GNL utilizzeranno il pontile esistente (denominato Banchina Nord nelle tavole di Piano) senza necessità di modifica alcuna alla geometria e alla batimetria: gli interventi saranno limitati all'adeguamento dei sistemi di carico/scarico mediante installazione di nuovi piping e bracci di carico/scarico. Con riferimento a quanto sopra riportato, il progetto del rigassificatore risulta coerente con le previsioni del Piano Regolatore Portuale di Oristano”*;

PRESO ATTO che il Gruppo Istruttore (G.I.), dopo una preliminare analisi di tutti gli elaborati di progetto ha richiesto al Proponente integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale e alla documentazione progettuale;

PRESO ATTO che con nota prot. dipvvf.DIR-SAR.REGISTRO UFFICIALE.U.0005622.18-04-2019.h.12:35 sono state trasmesse le determinazioni del Comitato Tecnico Regionale della Sardegna di cui all'art. 10 del D. Lvo 26 giugno 2015 n° 105 relative alla seduta dell'11 aprile 2019 con cui il CTR (Comitato Tecnico Regionale), competente in merito alla sicurezza dell'impianto, ha espresso parere favorevole al rilascio del Nulla Osta di Fattibilità Condizionato all'osservanza di alcune prescrizioni;

PRESO ATTO che la Regione, in seguito all' esame della documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota prot. VD/pm 515/2019 del 09/08/2019, con nota prot. 21043 del 10/10/2019, acquisita al prot. 25877/DVA del 10/10/2019, ha trasmesso i pareri dell'Assessorato regionale industria, del Comune di Santa Giusta e della Capitaneria di porto di Oristano;

CONSIDERATO che per quanto riguarda la localizzazione dell'intervento

L'impianto sarà localizzato nel Porto industriale di Oristano all'interno del Corpo Centrale dell'agglomerato industriale oristanese che si estende a Sud del centro abitato di Oristano e i centri abitati più prossimi all'impianto sono Oristano e Santa Giusta, localizzati a distanze superiori ai 4 km;

CONSIDERATO che per quanto riguarda gli aspetti progettuali

Si segnala che in una prima fase, qualora il rigassificatore non sia ancora in esercizio perché la rete di metanizzazione Sardegna Nord e Sud non risulta realizzata o in esercizio, l'impianto sarà esercito come deposito di stoccaggio e rifornimento di GNL. A tale proposito si fa rilevare che la CTVIA ha considerato l'evenienza nella richiesta di integrazioni e nel presente parere, ove sono state effettuate le opportune valutazioni;

Il Proponente esamina l'opzione zero al fine di confrontare i benefici e gli svantaggi associati alla mancata realizzazione del progetto, concludendo che la non realizzazione del progetto, in grado di ricevere, stoccare, rigassificare e distribuire GNL, si tradurrebbe in una mancata opportunità di impiego e di sviluppo di una rete di distribuzione di una fonte energetica a basso impatto ambientale, a vantaggio di altre fonti fossili maggiormente inquinanti;

dalla documentazione si rileva che attualmente il Proponente, IVI Petrolifera SPA è il maggiore distributore di prodotti petroliferi in Sardegna;

in esercizio, oltre a consentire il supporto alla rete di metanizzazione della Sardegna, come evidenziato dalla SEN, il Proponente stima la diminuzione delle emissioni di PM10, PM2.5 e SOx con l'utilizzo come combustibile in luogo di carburanti a maggiore impatto ambientale;

Il Proponente ha analizzato le alternative di progetto che hanno condotto alla definizione della proposta progettuale definitiva, attraverso le alternative localizzative e le alternative tecnologiche, con riferimento alla selezione del posizionamento dei serbatoi e della tipologia di rigassificatore;

PRESO ATTO che

il terminale di GNL in progetto avrà una capacità nominale massima di stoccaggio annua di 880,000 mc di GNL, dei quali la maggior parte (fino a 876,000 mc) saranno rigassificati e inviati alla rete, con la predisposizione per la distribuzione via camion e cisterna ferroviaria;

Il progetto prevede:

- l'approvvigionamento del GNL tramite navi metaniere aventi capacità di trasporto di 4,000 – 5,000 m3. Le navi saranno ormeggiate e scaricate in corrispondenza dell'area di accosto esistente ed attualmente a servizio del deposito prodotti petroliferi di IVI Petrolifera, dove i fondali sono già oggi adeguati al pescaggio di tali mezzi marittimi;
- lo stoccaggio in impianto, lo stoccaggio nominale di 9,000 m3 di GNL tramite l'impiego di N.9 serbatoi criogenici da 1,000 mc ciascuno;
- la rigassificazione e la distribuzione via terra mediante autocisterne e via mare tramite imbarcazioni (bettoline);

i principali impianti sono:

- sistema di ricezione e trasferimento GNL;
- sistema di stoccaggio GNL;
pompe GNL;
- vaporizzazione ed invio del gas in rete;
- sistema di distribuzione GNL;
- impianto di riliquificazione;
- sistema di emergenza;
- sistema di misura fiscale;
- sistema di raccolta e trattamento delle acque.

Con riferimento alla fase di ricevimento e stoccaggio GNL il Proponente ha effettuato il confronto fra le tecniche utilizzate nell'impianto e il BREF "Emissions from Storage";

VALUTATO che

La realizzazione del progetto appare in linea con quanto in relazione a quanto previsto dalla Strategia Energetica Nazionale (SEN), approvata con DM MISE-MATTM del 10.11.2017, nell'allegato II

Infatti, con impianto in esercizio sarà possibile:

- ✓ ricevere GNL da una nave metaniera;
- ✓ stoccare GNL nei serbatoi di stoccaggio a terra;
- ✓ rigassificare il GNL;
- ✓ caricare il GNL sia su bettoline, sia su autobotti;

La durata complessiva della fase di costruzione è preliminarmente prevista pari a circa 13 mesi e la vita utile dell'impianto è prevista pari ad almeno 25 anni;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le modalità di esercizio si segnalano le seguenti fasi

il Sistema di Ricezione e Trasferimento del GNL

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

Il GNL sarà trasportato all'impianto tramite metaniere aventi capacità di trasporto di 4,000 – 5,000 m³ ormeggiate in corrispondenza dell'area di accosto esistente ed attualmente a servizio del deposito prodotti petroliferi di IVI Petrolifera, dove i fondali sono già oggi adeguati al pescaggio di tali mezzi marittimi. Lo scarico viene effettuato azionando le pompe di scarico della metaniera, che trasferiscono il GNL dai serbatoi della nave ai serbatoi di stoccaggio del terminale tramite una tubazione di collegamento DN200 che sarà ubicata nel corridoio tubazioni già attualmente esistente;

Sistema di Stoccaggio del GNL

La capacità dei 9 serbatoi sarà di 1,000 m³/cadauno, con un volume totale ammissibile pari a 8,000 m³ in modo tale da permettere, in caso di problemi durante lo scarico della metaniera, di trasferire il contenuto di un serbatoio verso gli altri serbatoi;

Pompe di Travaso GNL

Il Terminale di Oristano sarà equipaggiato con 5 pompe GNL, localizzate in prossimità dei serbatoi di stoccaggio. Le pompe saranno utilizzate per:

- ✓ trasferimento del GNL dai serbatoi alla stazione di carico delle autobotti;
- ✓ trasferimento del GNL dai serbatoi alle bettoline;
- ✓ invio del GNL alla sezione di rigassificazione;
- ✓ ricircolo del GNL per il raffreddamento delle tubazioni GNL;
- ✓ irrorazione di GNL dalla parte superiore dei serbatoi per ridurre la pressione, ove necessario.

Vaporizzazione ed Invio del Gas in Rete

L'unità di rigassificazione necessiterà, per il proprio funzionamento, dell'installazione delle seguenti principali apparecchiature:

no. 1 serbatoio di accumulo (surge drum) per il LNG, avente la funzione di garantire la presenza di un battente liquido (hold up) alle pompe di alta pressione anche in caso di interruzione dell'alimentazione di LNG dalla sezione di stoccaggio ed utilizzato anche per la gestione del BOG generato nella sezione di rigassificazione;

no. 3 pompe di rilancio di alta pressione, necessarie a rilanciare il GNL prima dell'ingresso ai vaporizzatori;

no. 12 vaporizzatori (6 in funzione e 6 in modalità defrosting) ad aria a circolazione forzata, necessari ad assicurare la rigassificazione del GNL. La disposizione delle unità di rigassificazione seguirà uno schema analogo a quello proposto nella seguente figura. Ogni vaporizzatore sarà caratterizzato da altezza pari a circa 13 m.

Sistema di Carico del GNL alle Bettoline

Il rifornimento di GNL viene effettuato azionando tre pompe di travaso GNL. La tubazione tra il collettore del liquido e la stazione di rifornimento della bettolina è la stessa utilizzata per lo scarico delle metaniere.

Sistema di Carico del GNL alle Autocisterne

Durante le operazioni di carico sulle autobotti il GNL viene pompato dai serbatoi di stoccaggio alla stazione di carico tramite le pompe di travaso GNL. La stazione di carico dell'autobotte è costituita da due banchine per consentire il carico di due autobotti contemporaneamente.

Sono presenti bracci di carico, dotati di attacco rapido e raccordi di distacco manuale che consentono un funzionamento sicuro e affidabile tra il terminale e l'autobotte di GNL. Nella seguente tabella sono riportati i dati di base dei bracci di carico GNL su autobotte.

Sistema di Gestione del Boil-Off Gas

Il BOG nei serbatoi del Terminale GNL di Oristano sarà gestito secondo 2 modalità distinte, descritte nel seguito:

le caratteristiche dei serbatoi, in grado di operare con alta pressione, permettono il contenimento del BOG lasciando che la pressione interna di saturazione e la temperatura associata crescano fino alla successiva fornitura di GNL. La pressione e la temperatura nel serbatoio sono relativamente alte se comparate con il GNL di nuova fornitura. Il GNL scaricato dalla metaniera si miscelerà con quello nel serbatoio, condensando il BOG e trovando un equilibrio ad temperatura e pressione più basse. Questo processo di gestione si basa sulla fornitura periodica di GNL che riequilibra il GNL nei serbatoi in modo da ridurre/non produrre BOG;

se la fornitura di nuovo GNL non dovesse avvenire per più tempo, quando la pressione dei serbatoi si approssima alla pressione di design si attiverà un impianto di riliquefazione che preleverà il BOG dalla parte superiore e lo invierà a tale impianto in cui avviene la condensazione del vapore in liquido, con successiva restituzione in tale forma ai serbatoi. Questo processo consente di controllare la pressione dei serbatoi a tempo indeterminato.

Queste modalità di gestione del BOG nei serbatoi consentono di evitare l'invio del gas al sistema della torcia durante il normale funzionamento dell'impianto, scenario che si verificherà solo in condizioni di emergenza

Per quanto riguarda la gestione del BOG nella sezione di rigassificazione, essa sarà dal serbatoio di accumulo descritto in precedenza. Il BOG generato deriva dallo scambio termico con l'ambiente esterno, che provoca la parziale evaporazione del LNG, oltre che dall'energia termica dissipata dalle pompe. Dai calcoli effettuati, la quantità di BOG che si forma risulta esigua, pertanto si è deciso di utilizzare il surge drum come assorbitore; per far questo, occorre mantenere la pressione al suo interno ad un livello maggiore rispetto a quella dei serbatoi di stoccaggio. In questo modo, il GNL presente all'interno del surge drum risulta in una condizione di liquido sottoraffreddato, in grado quindi di assorbire vapore prima di arrivare alle condizioni di saturazione.

Sistema Antincendio

a fronte della prescrizione del CTR riportata nella nota U.0005622 del 18 Aprile 2019 con cui è stato rilasciato il NOF dell'impianto, relativa al sistema di pompaggio antincendio in cui è richiesto di "assicurare che la stazione di pompaggio antincendio sia installata all'interno dello stabilimento in cui è inserito il deposito di GNL, a servizio esclusivo dello stesso, in posizione segnalata e protetta, facilmente raggiungibile dai punti di accesso allo stesso, realizzata in conformità alla normativa tecnica di settore (UNI 10779, UNI EN 12845, UNI 11292,...)", il Proponente ha identificato la seguente soluzione impiantistica:

- 1 serbatoio di stoccaggio dell'acqua antincendio, di dimensioni pari a circa 17 m di diametro e 18 m di altezza (item 30 della planimetria di impianto);
- 1 stazione di pompaggio a servizio di tale sistema (item 31 della planimetria di impianto).

Definizione dello Scenario Operativo con solo Stoccaggio e Distribuzione di GNL

In seguito alle richieste di integrazioni della CTVIA, il proponente ha fatto pervenire documentazione specifica in relazione al caso in cui la realizzazione del rigassificatore a progetto fosse terminata precedentemente alla messa in opera della rete di metanizzazione della Sardegna. In questo caso l'impianto potrà prevedere una prima fase di operatività dedicata al solo stoccaggio e distribuzione del GNL.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le modalità di connessione al Sistema di Trasporto del Gas Naturale della Sardegna

Il Proponente non è in grado in questa fase di proporre una soluzione di connessione alla Rete in quanto questa soluzione non è ancora stata individuata dal sistema di rete;

Si segnala che in assenza di soluzione di connessione al Sistema Trasporto Gas Naturale Sardegna alla rete, allo stato attuale funzionerebbe come impianto di stoccaggio e distribuzione di GNL, scenario che in sede di richiesta di integrazioni è stato individuato dalla CTVIA come scenario preliminare alla connessione alla rete e sul quale sono state effettuate le opportune valutazioni;

la Regione Sardegna, Assessorato Industria, con nota Prot. N. 35393 del 26/09/2019, ritiene, in attesa dei dovuti chiarimenti in merito alla connessione, che anche in tale configurazione di stoccaggio e distribuzione del GNL, l'opera sarebbe comunque coerente con il PEARS;

DESCRIZIONE E STIMA DEI PROBABILI IMPATTI AMBIENTALI

Il Proponente esamina i principali impatti in relazione alle seguenti componenti:

- clima, meteorologia e qualità dell'aria,
- suolo, sottosuolo ed acque sotterranee,
- ambiente idrico superficiale e marino,
- rumore e vibrazioni
- biodiversità,
- popolazione e salute umana,
- attività produttive, agroalimentari e terziario/servizi,

Handwritten signatures and initials: g, h, C, B, W, A, S, M, U, C, A.

- beni culturali e paesaggistici.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda suolo e sottosuolo

Per quanto riguarda l'uso del suolo dell'area, nella Carta delle Componenti dell'Uso del Suolo del PUC di Santa Giusta sono visibili nel dettaglio le classi di uso suolo coincidenti e limitrofe all'area di progetto. Nel dettaglio:

- ✓ la zona di impianto interesserà direttamente le “aree agroforestali, aree incolte” che si trovano ad Ovest del Deposito Costiero IVI Petrolifera;
- ✓ nelle immediate vicinanze dell'area di progetto sono presenti:
 - ad Est, l'area occupata dal deposito costiero di proprietà di IVI Petrolifera, classificata come “insediamenti industriali/artigianali e commerciali e spazi annessi,
 - ad Ovest, un'area occupata da una colmata, indicata come “discariche e depositi di rottami”,
 - a Sud, l'area di banchina indicata come area portuale, nella quale ricade la pista esistente in cui saranno installate le tubazioni di GNL previste dal progetto.

La movimentazione di terreno, in termini di scavi o riporti, è prevista per le attività di preparazione delle aree, di realizzazione delle fondazioni delle strutture e di livellamento del piano campagna dell'impianto.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le terre e rocce da scavo di cui all'Art. 24, Comma 3 del DPR No. 120/2017

Il Proponente prevede una movimentazione complessiva di terre e materiale da cava pari a circa 63,300 m³ dei quali:

- ✓ 16,000 m³ di terreno scavato nella fase di scotico;
- ✓ circa 9,300 m³ di terreno trivellato nella fase di realizzazione dei pali di fondazione di serbatoi GNL, torcia, serbatoio antincendio e zona skid;
- ✓ 38,000 m³ di materiale proveniente da cava necessario per l'elevazione del piano campagna a 3.3 m slm.

Il Proponente segnala che : *“Per le terre e rocce da scavo prodotte nelle fasi di scotico e di realizzazione delle palificazioni, potrà essere previsto l'utilizzo in sito per la modellazione di dune sul lato meridionale dell'impianto, previste nell'ambito degli interventi per l'inserimento paesaggistico. La possibilità di tale utilizzo sarà verificata sulla base dei risultati delle caratterizzazioni previste nel Piano Preliminare di Utilizzo in Sito delle Terre e Rocce da Scavo Escluse dalla Disciplina dei Rifiuti (Appendice F), finalizzate a stabilire la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c) del D Lgs 152/06 e ss.mm.ii. Nel caso in cui i risultati della caratterizzazione non verifichino la sussistenza di tali requisiti, le terre e rocce da scavo saranno gestite tramite trasporto fuori sito”;*

Il Proponente presenta il Piano Preliminare di Utilizzo in Sito delle Terre e Rocce da Scavo escluse dalla Disciplina dei Rifiuti” di cui all'Art. 24, Comma 3 del DPR No. 120/2017, anche in relazione alle osservazioni di cui alla nota di ARPAS del Novembre 2018, Sezione 5. “Gestione delle Terre e Rocce da Scavo” allegata al Parere della Regione Sardegna;

Il Piano è strutturato come segue:

- ✓ definizione e descrizione delle opere civili da realizzare, comprese le modalità di scavo;
- ✓ inquadramento ambientale del sito (geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento);
- ✓ volumetrie dei materiali di scavo prodotti durante le attività di realizzazione dell'impianto, a partire dalle quote di impianto di riferimento allo stato attuale e nelle condizioni di progetto;
- ✓ proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, contenente:
 - ✓ numero e caratteristiche dei punti di indagine,
 - ✓ numero e modalità dei campionamenti da effettuare,
 - ✓ parametri da determinare,
 - ✓ modalità di riutilizzo delle terre e rocce da scavo.

Dal Piano Preliminare si rileva che:

l'area di interesse è ubicata in un contesto geologico caratterizzato da una superficie piana, con un andamento altimetrico compreso indicativamente tra le quote +1.70 m slm e +2.90 m slm (mediamente di circa 2.20 m slm);

si prevedono i seguenti volumi di movimentazione terra:

- ✓ Scotico superficiale dell'area = ~16000 m³ terreno;
- ✓ Materiale di rinterro necessario = ~38000 m³ ;
- ✓ materiale derivante da trivellazioni profonde (per realizzazione palificazioni di fondazione) = ~9300 m³

il Proponente segnala che per le terre e rocce da scavo prodotte nelle fasi di scotico e di realizzazione delle palificazioni potrà essere previsto l'utilizzo in sito per la modellazione di dune sul lato meridionale dell'impianto, previste nell'ambito degli interventi per l'inserimento paesaggistico;

per quanto riguarda la caratterizzazione, il piano di indagini presentato è stato definito in linea con quanto indicato nel DPR No.120 del 13 Giugno 2017 individuando, in via preliminare:

- ✓ numero e caratteristiche dei punti di indagine (5.1);
- ✓ numero e modalità dei campionamenti da effettuare (5.2);
- ✓ parametri analitici da determinare

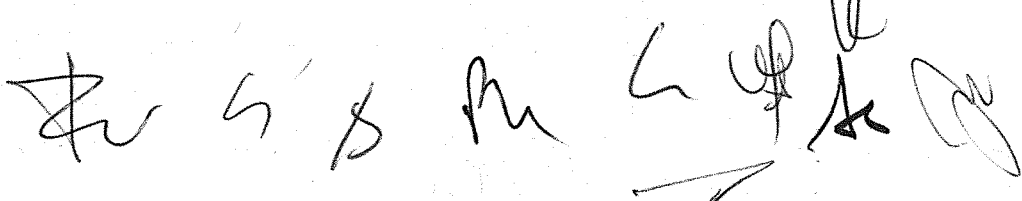
Come asserito dal Proponente: *“ La caratterizzazione ambientale sarà eseguita mediante sondaggi a carotaggio data la profondità media degli scavi, in accordo alle possibilità previste nell'Allegato 2 del DPR 120/2017, Articolo 8. La superficie dell'area di progetto è di circa 30.000 m² , pertanto come previsto dal DPR, il numero totale dei punti d'indagine non potrà essere inferiore a 11 punti (7 punti per un'area di 10.000 m² + 1 punti di prelievo ogni 5.000 m² aggiuntivi). Data la natura geologica del materiale, il contesto limitrofo nonché le differenti profondità che le diverse opere richiedono in aree distinte e lontane, si propongono in totale 26 punti di indagine distribuiti come indicato nella Figura 5.a e descritti nel Capitolo 5.2. Si ritiene importante la pianificazione di un intervento diffuso sull'intera area, provvedendo ad una approfondita caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, procedendo inoltre allo sviluppo di analisi in 4 distinte profondità, identificate in funzione della natura delle opere che verranno ospitate nei singoli lotti realizzativi. L'attuazione del piano di prelievo, necessario alla successiva caratterizzazione del materiale scavato, viene articolato secondo lo schema a griglia (realizzato in quadranti da 10 x 10 m) identificato nella relativa Figura 5.a, riuscendo quindi a descrivere in modo esaustivo le diverse necessità di scavo nei diversi punti di intervento;*

Sui campioni prelevati, in via preliminare, si prevede di ricercare gli analiti come indicati nella Tabella 4.1 (Set Analitico Minimale) dell'Allegato 4 al DPR No.120/2017, Arsenico Cadmio Cobalto Nichel Piombo Rame Zinco Mercurio Idrocarburi C>12 Cromo totale Cromo VI Amianto BTEX 1) IPA 1;

La possibilità di riutilizzo per le terre e rocce da scavo prodotte nelle fasi di scotico e di realizzazione delle palificazioni potrà essere verificata sulla base dei risultati delle caratterizzazioni previste nel Piano (Capitolo 5), finalizzate a stabilire la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'articolo 185, Comma 1, Lettera c) del D Lgs 152/06 e ss.mm.ii. Nel caso in cui i risultati della caratterizzazione non verificano la sussistenza di tali requisiti, le terre e rocce da scavo saranno gestite tramite trasporto fuori sito;

Il Proponente nella documentazione allegata nel segnalare che le analisi pregresse sulla vicina area del Deposito Costiero IVI Petrolifera hanno evidenziato in tutti gli 8 campioni prelevati a -1 m dal piano campagna risultati al di sotto dei limiti di riferimento del D.Lgs. 152/06, prevede preliminarmente che i materiali di scavo idonei al riutilizzo (a seguito di caratterizzazione) prodotti durante la costruzione siano accantonati in un'area dedicata all'interno del cantiere, per una durata limitata alle attività di costruzione e evidenzia che:

- ✓ nel corso delle attività saranno adottate opportune misure finalizzate ad impedire la contaminazione dei suoli, già descritte nello SIA Agosto 2018;
- ✓ tutte le operazioni di manutenzione dei mezzi adibiti ai servizi logistici saranno effettuate presso la sede logistica dell'appaltatore;
- ✓ Saranno effettuati eventuali interventi di manutenzione straordinaria dei mezzi operativi in aree dedicate adeguatamente predisposte (superficie piana, ricoperta con teli impermeabili di adeguato spessore e delimitata da sponde di contenimento);



- ✓ procederà al rifornimento dei mezzi operativi nell'ambito delle aree di cantiere, con l'utilizzo di piccoli autocarri dotati di serbatoi e di attrezzature necessarie per evitare sversamenti, quali teli impermeabili di adeguato spessore ed appositi kit in materiale assorbente;
- ✓ effettuerà il controllo periodico dei circuiti oleodinamici delle macchine;
- ✓ provvederà al compattazione dei suoli dell'area di lavoro prima dello scavo per limitare fenomeni di filtrazione;
- ✓ adottare debite precauzioni affinché i mezzi di lavoro non transitino sui suoli rimossi o da rimuovere.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda l'ambiente idrico superficiale e marino

Per quanto riguarda le acque sotterranee, il Proponente evidenzia che “ *il sistema delle fondazioni superficiali non costituirà verosimilmente un elemento di disturbo per le attuali condizioni idrodinamiche della falda, in quanto per parte delle strutture a progetto saranno previste fondazioni di dimensioni planovolumetriche verosimilmente contenute. Per quanto riguarda le fondazioni su pali, esse non rappresentano un ostacolo strutturalmente continuo in considerazione delle loro caratteristiche costruttive. In ogni caso, in considerazione del fatto che le palificazioni interesseranno sezioni di sottosuolo non trascurabili al di sotto di torcia di emergenza, serbatoio antincendio, zona skid dell'impianto di reliquefazione e serbatoi GNL, non si possono escludere cambiamenti percepibili e misurabili della componente in termini di flusso di falda, comunque non tali da indurre modifiche evidenti;*

I prelievi idrici in fase di cantiere sono principalmente dovuti a:

- umidificazione delle aree di cantiere per limitare le emissioni di polveri dovute alle attività di movimento terra;
- usi civili connessi alla presenza del personale addetto alla costruzione;

L'acqua utilizzata in fase di esercizio servirà a coprire i fabbisogni legati a:

- ✓ usi civili, legati alla presenza del personale addetto;
- ✓ usi industriali, limitati alle periodiche operazioni di lavaggio e manutenzione ed ai test del sistema antincendio.

A livello progettuale sono previsti :

- la separazione delle acque di prima pioggia e di seconda pioggia mediante un pozzetto scolmatore che invierà le prime all'interno di una vasca di prima pioggia ubicata al di sotto della piattaforma stradale e le seconde alla rete di fognatura consortile delle acque bianche. Tale sistema è stato definito nell'ambito della progettazione della rete di drenaggio delle acque meteoriche, sviluppata nella fase di risposta alle richieste di integrazione dell'Agosto 2019. Tale tipologia di gestione assicura peraltro caratteristiche chimico-fisiche delle acque di seconda pioggia compatibili con lo scarico delle stesse;
- il trattamento nel sopra citato impianto di trattamento consortile per le acque sanitarie;

Nell'ambito delle risposte alle richieste di integrazione dell'Agosto 2019, il Proponente ha fornito approfondimenti relativi ai potenziali impatti ambientali che potrebbero essere generati dall'aumento del traffico marittimo indotto sui seguenti potenziali ricettori:

- ✓ Area Marina Protetta “Penisola del Sinis – Isola di Mal di Ventre”, distante circa 5,900 metri dall'imboccatura del porto di Oristano;
- ✓ No. 2 impianti di molluschicoltura, ubicati rispettivamente al largo di Torre Grande (distante circa 3,900 metri dall'imboccatura del Porto) e in prossimità della foce del fiume Tirso, che si trova a circa 1,500 metri dall'imboccatura del Porto di Oristano;
- ✓ Aree interessate Attività di pesca professionale e artigianale.

Sono stati identificati i potenziali impatti approfonditi:

- ✓ aumento della torbidità delle acque;
- ✓ aumento del rischio di immissione di organismi alieni e potenzialmente nocivi agli ecosistemi locali dovuti alle operazioni di ballast/de-ballast;
- ✓ aumento di inquinanti dovuti all'utilizzo di prodotti antivegetativi utilizzati per evitare il “biofouling” ;

- ✓ aumento dei rischi di sversamenti accidentali di idrocarburi e prodotti chimici;

CONSIDERATO CHE per quanto riguarda la vincolistica

Dall'analisi vincolistica condotta nell'ambito dello SIA è stato possibile rilevare che l'area di progetto interessa unicamente uno dei vincoli di cui al D. Lgs 42/04, costituito dai "territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia".

Si evidenzia inoltre che l'area di progetto non interessa direttamente alcuna area naturale protetta o vincolata (Siti della Rete Natura 2000, IBA, Parchi, EUAP).

In particolare dalla Figura riportata di seguito è possibile rilevare che i Siti Natura 2000 più prossimi al sito di prevista localizzazione del rigassificatore sono rappresentati dal SIC "Sassu Cirras" (circa 1.35 km in direzione Sud) e dal SIC "Stagno di Santa Giusta" (circa 1.45 km in direzione Est).

le IBA e le Zone Umide di Importanza Internazionale (RAMSAR) più prossime all'area di intervento: il sito più vicino risulta essere l'IBA "Sinis e Stagni di Oristano, localizzato a circa 1.3 km ad Est del sito di progetto.

Aree Protette più prossime al rigassificatore l'area più vicina risulta essere la Riserva Naturale S'Ena Arrubia a circa 4 km a Sud dall'area di progetto.

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda le emissioni in atmosfera

Per quanto riguarda le componenti ambientali, anche al fine di valutare lo stato attuale, si segnala che attualmente IVI Petrolifera è il maggiore distributore di prodotti petroliferi in Sardegna, ove movimentata annualmente i seguenti quantitativi con i relativi prodotti che vengono distribuiti nel territorio Sardo:

navi per la ricezione del prodotto 26, di cui per Gasolio 11, per Gasolio + Benzina 8, per Bitume 5 e per Olio Combustibile 2;

Prodotti petroliferi:

- ✓ Gasolio 171.786(T/anno);
- ✓ Benzina 16.259(T/anno);
- ✓ Bitume 28.777(T/anno);
- ✓ Olio Combustibile 14.512(T/anno);

TOTALE 231.334 Tonn/anno

Numero di autobotti per la spedizione dei prodotti petroliferi:

Gasolio 8.589;

Benzina 581;

Bitume 1.028;

Olio Combustibile 691;

TOTALE 10.889

L'approvvigionamento e distribuzione dei prodotti petroliferi cesserà una volta che l'impianto verrà riconvertito, sia con lo scenario di solo deposito e distribuzione sia con il rigassificatore in esercizio;

Scenario con rigassificatore in esercizio

la normale attività del Terminale non prevede emissioni di inquinanti connesse al processo dell'impianto: la rigassificazione sarà condotta tramite l'utilizzo di vaporizzatori ad aria a circolazione forzata, il cui funzionamento non comporterà emissioni;

Le uniche emissioni riconducibili all'esercizio dell'opera in progetto sono principalmente associate a:

- ✓ traffico indotto terrestre e marittimo;
- ✓ emissioni in condizioni di normale esercizio, associate alle emissioni fuggitive ed al funzionamento in

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

continuo della fiamma pilota della torcia;

- ✓ emissioni da sorgenti non continue o di emergenza (generatori diesel, torcia, motori diesel delle pompe antincendio);

Durante le condizioni di normale esercizio si prevede il rilascio di emissioni di inquinanti associate al funzionamento della fiamma pilota della torcia, che dagli studi di previsione effettuati risultano essere per NOx 1.33 t/anno, PM10 0.0007 t/anno;

dal punto di vista dello stato attuale, le autobotti GNL potranno rappresentare un “traffico di sostituzione” rispetto ai mezzi pesanti ad oggi in transito presso il deposito oli IVI Petrolifera esistente che oggi trasportano prodotti petroliferi;

Le emissioni da sorgenti non continue o in condizioni di emergenza sono riconducibili a:

- ✓ emissioni per combustione dal generatore diesel nell’area di impianto, utilizzato in caso di emergenza per fornire energia elettrica in caso di perdita di potenza dalla rete. Tale eventualità è estremamente remota e le emissioni dovute a tale evento trascurabili;
- ✓ emissioni durante le attività di manutenzione, anch’esse di entità ritenuta trascurabile;
- ✓ emissioni dal sistema di torcia di emergenza, di altezza pari a 36 m. Tale sistema viene utilizzato solo in condizioni diverse dal normale esercizio dell’impianto. Nella seguente tabella è riportata la stima delle emissioni annuali del sistema, nell’ipotesi di un suo utilizzo pari a 25 ore/anno (50 eventi da 30 minuti ciascuno).
- ✓ dagli studi di previsione effettuati risultano essere per NOx 6.86 t/anno, PM10 0.0038t/anno;

Per quanto riguarda le emissioni fuggitive da componenti impiantistiche quali valvole, flange, fittings, etc, è stimata una emissione di metano pari a circa 28 t/anno;

Le emissioni da traffico indotto saranno essenzialmente riconducibili a:

gasiere e bettoline impiegate rispettivamente per l’approvvigionamento e la distribuzione via mare del GNL;

- ✓ rimorchiatori a supporto delle navi in arrivo e in partenza;
- ✓ autocisterne destinate alla distribuzione via terra del GNL;
- ✓ mezzi destinati al trasporto di merci e/o rifiuti e del personale impiegato.

Per quanto concerne le emissioni da traffico navale, il Proponente ha fatto riferimento ai documenti dell’EMEP/EEA Air Pollutant Emission Inventory Guidebook 2016 [4] e dell’ENTEC UK Quantification of emissions from ships associated with ship movements between ports in the European Community;

il Proponente ha quantificato con simulazioni modellistiche per mezzo del software CALPUFF sia le emissioni totali annue connesse sia all’esercizio dell’impianto, sia delle ricadute al suolo degli inquinanti emessi dal traffico navale indotto, i cui risultati sono esposti nella seguente tabella;

Inquinante	Emissioni Traffico Terrestre [t/anno]	Emissioni Traffico Navale [t/anno]	Emissioni Impianto [t/anno]	Emissioni Totali [t/anno]	Emissioni Annuali 2010 nei Comuni di Oristano e Santa Giusta [t/anno]
NO _x	0.0112	53	8.19	61.2	437
SO ₂	0.0009	13.6	-	13.6	115 ⁽¹⁾
PM ₁₀	0.0002	2.7	0.0045	2.7	126

Scenario solo deposito e distribuzione

Il Proponente evidenzia che nello scenario limitato a stoccaggio e distribuzione GNL relativo al rigassificatore a

progetto, il modello operativo e la logistica di approvvigionamento e distribuzione GNL sarà il seguente:

- ✓ capacità nominale annua di stoccaggio GNL pari a 60,000 m³;
- ✓ traffico navale indotto annuo per l'approvvigionamento di GNL pari a 12 metaniere;
- ✓ traffico navale indotto annuo per la distribuzione di GNL pari a 6 bettoline;
- ✓ traffico navale indotto annuo di rimorchiatori per il supporto durante le operazioni di manovra e ingresso/uscita dal proto di metaniere e bettoline pari a 36 unità;
- ✓ traffico terrestre annuo indotto di autobotti per la distribuzione del GNL pari a 1,000 mezzi.

Evidenzia inoltre che: "la configurazione impiantistica del rigassificatore è già attualmente predisposta per il possibile utilizzo dell'impianto in configurazione stoccaggio e distribuzione del GNL: in particolare, in caso di non operatività dei vaporizzatori a circolazione forzata la gestione del BOG avverrà come descritto nel Capitolo 2.4.2.4 Gestione del gas evaporato (BOG) del documento "Studio di Fattibilità Tecnico - Economica" dell'Agosto 2018, ovvero attraverso l'approvvigionamento di nuovo GNL e l'operatività dell'impianto di reliquefazione";

Si rileva, come prevedibile, il minore impatto sulle componenti dello scenario stoccaggio e distribuzione;

Inquinante	Emissioni Traffico Terrestre [t/anno]	Emissioni Traffico Navale [t/anno]	Emissioni Impianto [t/anno] (8)	Emissioni Totali [t/anno]	Emissioni Annuali 2010 nei Comuni di Oristano e Santa Giusta [t/anno]
NOX	0.01529 (1)	3.9 (4)	8.19	12.1 (9)	437
SO2	0.00095 (2)	1.1 (5)	-	1.1 (10)	115 (12)
PM10	0.00025 (3)	0.2 (6)	0.0045	0.2 (11)	126

Misure di mitigazione

Il Proponente evidenzia le principali misure di mitigazione che verranno messe in atto al fine di mitigare l'impatto in esame:

"al fine di contenere quanto più possibile le emissioni di inquinanti gassosi durante le attività, si opererà evitando di tenere inutilmente accesi i motori di mezzi e degli altri macchinari, con lo scopo di limitare al minimo necessario la produzione di fumi inquinanti;

i mezzi utilizzati saranno rispondenti alle più stringenti normative vigenti in merito alle emissioni in atmosfera e saranno costantemente mantenuti in buone condizioni di manutenzione;

per contenere quanto più possibile la produzione di polveri e quindi minimizzare i possibili disturbi, saranno adottate, ove necessario, idonee misure a carattere operativo e gestionale, quali:

- *bagnatura delle gomme degli automezzi,*
- *umidificazione del terreno nelle aree di cantiere e dei cumuli di inerti per impedire il sollevamento delle polveri,*
- *controllo delle modalità di movimentazione/scarico del terreno,*
- *controllo e limitazione della velocità di transito dei mezzi,*
- *adeguata programmazione delle attività.*

Per quanto concerne le emissioni da traffico indotto, si evidenzia che il percorso dei mezzi pesanti eviterà, ove possibile, il transito nelle aree dell'edificato urbano";

Ricettori

l'area di progetto è localizzata in ambito portuale-industriale: le aree residenziali più prossime al sito (Oristano e Santa Giusta) sono ubicati a distanze superiori ai 4 km.

Nelle vicinanze dell'impianto risultano presenti i seguenti ricettori:

- ✓ ricettori industriali, il più prossimo dei quali è rappresentato dagli uffici della società Rubinetterie Sarde S.r.l., localizzato ad una distanza minima di circa 200 m in direzione Nord-Est;
ricettori antropici esterni all'area industriale, il più prossimo dei quali è rappresentato dal gruppo di edifici localizzato lungo il Canale Pesaria, a circa 900 m in direzione Nord-Est;
- ✓ ricettori naturali, il più prossimo dei quali è rappresentato dal SIC Sassu Cirras, a circa 1.3 m in direzione Sud.

Il Proponente individua ed esamina i potenziali ricettori ed elementi di sensibilità:

Uffici Rubinetterie Sarde S.r.l. circa 200 m a Nord Est

Uffici IVI Petrolifera S.p.A. circa 310 m ad Est

Edificio uffici circa 290 m a Sud Est

Guardia costiera/CIPOR circa 390 m a Sud Est

Area di ristoro lungo la costa a Sud del Porto Industriale circa 1.5 km a Sud

Edifici lungo il Canale di Pesaria a Nord del Porto Industriale circa 900 m a Nord

Centro Abitato di Santa Giusta circa 4 km a Est

Centro Abitato di Oristano circa 4 km a Nord-Est

Malgrado dall'esame della documentazione allegata allo SIA e dai risultati del modello di previsione, si rileva che per tutti gli inquinanti sopra elencati le simulazioni condotte hanno evidenziato valori di ricaduta sempre inferiori ai limiti normativi, al fine comunque di validare i dati di previsione e monitorare gli inquinanti e contenere quanto più possibile le emissioni di inquinanti gassosi durante le attività in esercizio, oltre all'adozione delle misure di mitigazione, si ritiene opportuno segnalare il contributo rilevante del traffico navale agli inquinanti atmosferici e pertanto è stata predisposta una specifica prescrizione:

emissioni di inquinanti in atmosfera: tenuto conto del contributo rilevante delle emissioni a carico dei mezzi navali in transito, dovranno essere monitorati con particolare attenzione gli inquinanti in area portuale e la loro diffusione verso il tessuto urbano. Di tale evenienza si dovrà tenere conto in particolare in relazione ai fenomeni di trasporto degli inquinanti dovuti ad eventi atmosferici verso il centro urbano, eventualmente anche intervenendo sulla limitazione all'accosto delle navi, da concordare con l'Autorità Marittima;

CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda il rumore

Per valutare l'impatto acustico associato alle attività di cantiere sono state stimate le seguenti emissioni:

- ✓ emissioni acustiche da mezzi e macchinari di cantiere per la realizzazione delle opere;
- ✓ emissioni sonore da traffici indotti.

Nell'ambito delle attività finalizzate alla valutazione dell'impatto acustico durante la fase di esercizio del rigassificatore sono stati effettuati i seguenti rilevamenti fonometrici (si veda la figura seguente per la localizzazione dei punti di misura):

- 2 misure della durata di 24 ore, posizionando la strumentazione in prossimità di 2 ricettori antropici esterni all'area industriale Fondo Ercole (punti "Postazione 1" e "Postazione 2");
- 1 misura spot di circa 40 minuti nella "Postazione 3" rappresentativa dei ricettori antropici industriali.

Per valutare l'impatto acustico associato all'esercizio dell'impianto sono state stimate le seguenti

emissioni:

- ✓ emissioni sonore da funzionamento apparecchiature;
- ✓ emissioni sonore da traffico indotto.

Le prime sono state stimate mediante l'implementazione del modello di previsione e propagazione acustica SoundPlan 7.4, che ha tenuto in considerazione le caratteristiche di rumorosità delle apparecchiature in funzione durante l'esercizio dell'opera ed il loro periodo di funzionamento, oltre che le caratteristiche dell'ambiente di propagazione del rumore con mappe delle isofone relative a stato ante-operam e post-operam;

il Proponente segnala che le stime condotte nell'ambito dello SIA hanno permesso di rilevare che:

- ✓ le emissioni da traffico indotto potranno indurre un cambiamento percepibile dell'attuale ambiente sonoro lungo la viabilità considerata, benché non tale da comportare alcun supero dei limiti normativi,
- ✓ le emissioni degli impianti del rigassificatore risultano inferiori ai limiti di normativi e saranno di entità non tale da comportare un cambiamento evidente del clima acustico ai ricettori considerati.

Le previsioni sono state confermate anche in fase di risposta alle richieste di integrazione della CT VIA nel cui ambito è stato previsto lo spostamento all'interno del sito del rigassificatore del sistema di pompaggio antincendio, costituito da tre pompe principali a motore diesel e due pompe elettriche jockey, che saranno alloggiare all'interno di un cabinato che rispetti i criteri previsti dalla Norma UNI 11292. Tali sorgenti, in quanto discontinue, contribuiranno in maniera del tutto trascurabile alle emissioni complessive dell'impianto e non comporteranno alcuna modifica alla stima complessiva dell'impatto riportata nello SIA Agosto 2018;

in considerazione della presenza di strutture industriali nelle immediate prossimità del sito di costruzione delle opere, i recettori potenzialmente interessati dall'emissione di rumore dovute alle attività di progetto sono:

- ✓ uffici Sarda Bitumi S.r.l. ed IVI Petrolifera S.p.A., localizzati rispettivamente a circa 200 e 310 m dall'area di impianto e rappresentativi degli ulteriori ricettori industriali presenti nell'area;
- ✓ edifici lungo il Canale di Pesaria a Nord del Porto Industriale (circa 900 m a Nord);
- ✓ area di ristoro lungo la costa a Sud del Porto Industriale (circa 1.5 km a Sud).

Per quanto riguarda l'emissione di vibrazioni, il ricettore più prossimo è rappresentato dalle Strutture Industriali IVI Petrolifera, limitrofe all'area del rigassificatore;

CONSIDERATO e VALUTATO CHE per quanto riguarda le aree protette, le aree natura 2000 e la biodiversità

L'area di intervento è localizzata all'interno della zona portuale di Oristano, ricade nella categoria di uso del suolo "aree agroforestali, aree incolte", risulta caratterizzata da bassa naturalità e non interessa direttamente nessuna area naturale protetta/vincolata (Aree Naturali Protette, Siti della Rete Natura 2000, Ramsar, IBA);

Per quanto riguarda le aree protette presenti in area vasta, si segnala la presenza della:

Codice identificativo	Denominazione,	Distanza del sito dall'area di intervento (m)
SIC ITB030016	Stagno di S'Enna Arrubia	3,125
SIC ITB032219	Sassu-Cirras	1,350
SIC ITB030037	Stagno di Santa Giusta	1,430
ZSC ITB030033	Stagno di Pauli Maiori di Oristano	5,085

[Handwritten signatures and initials]

ZPS ITB034005	Stagno di Pauli Maiori	4,895
ZPS ITB034001	Stagno di S'Enna Arrubia	4,225

il Proponente ha pertanto predisposto lo Studio per la Valutazione di Incidenza al fine di valutare la possibile presenza di effetti significativi negativi sui siti Natura 2000;

La stima dell'entità delle incidenze sulle specie potenzialmente vulnerabili è stata effettuata considerando le caratteristiche biologiche e lo stato di conservazione di ciascuna, mentre per gli impatti sulle componenti ambientali sono state utilizzate le valutazioni effettuate nell'ambito dello SIA.

lo Studio ha individuato gli Habitat e le Specie Natura 2000 potenzialmente presenti al suo interno. Nel dettaglio:

- ✓ nessun Habitat in All. I della Dir. 92/43/CEE è presente all'interno dell'area di intervento o all'interno dell'area di influenza del progetto, pertanto l'incidenza per gli Habitat in All. I della Dir. habitat 92/43/CEE è risultata nulla;
- ✓ 26 specie di interesse comunitario (All. I Dir. 2009/147/CEE; All. II e IV Dir. 92/43/CEE), di cui 17 uccelli, 6 rettili e 3 anfibi, sono risultate potenzialmente presenti nell'area di influenza e potenzialmente vulnerabili rispetto al progetto in esame.

In seguito alle richieste di integrazione della CTVIA, il Proponente ha condotto un approfondimento finalizzato a considerare e valutare le emissioni sonore quali fonte di disturbo per la specie Fratino, la cui presenza è stata giudicata nello Vinca come *“possibile come migratrice, svernante e come nidificante nella parte marginale dell'area nella spiaggia prossima alla foce del canale di Pesaria”*, localizzata ad una distanza minima di circa 770 m dall'area di progetto;

lo studio di incidenza conclude che:

“le emissioni sonore da cantiere potranno al più comportare una immissione sonora presso l'estremità meridionale della spiaggia in esame ampiamente inferiore al livello per cui sono determinate dal punto di vista generale evidenti risposte comportamentali per la fauna, mentre le immissioni sonore in fase di esercizio si attesteranno a livelli per cui non è atteso alcun effetto palese,

il Fratino risulta essere una specie i cui principali fattori limitanti sono legati ad interferenze dirette con gli ambienti di nidificazione, in particolare la frequentazione antropica delle spiagge”;

A maggior tutela delle specie presenti anche occasionalmente presso lo Stagno di Santa Giusta, ed in base al principio di precauzione, è stata prevista una prescrizione *“Transito di automezzi pesanti: a maggior tutela delle specie presenti anche occasionalmente presso lo Stagno di Santa Giusta, ed in base al principio di precauzione, si prescrive il divieto di transito durante le ore notturne agli automezzi pesanti e autobotti in partenza ed arrivo all'impianto in progetto;*

CONSIDERATO e VALUTATO CHE per quanto riguarda il paesaggio

il progetto sarà realizzato nell'ambito Portuale – Industriale di Oristano – Santa-Giusta, in un'area già ampiamente modificata dall'attività antropica. In particolare si evidenzia che ad Est dell'area di prevista localizzazione del progetto è presente il deposito di oli di proprietà della società IVI Petrolifera, caratterizzato dalla presenza di manufatti di dimensioni significative (i serbatoi più prossimi al progetto sono di altezza pari a circa 12 m).

Dalla documentazione si rileva che l'area dell'impianto ricade all'interno della fascia di 300 m di vincolo paesaggistico di cui all'Art. 142, comma 1, lettera a) del D. Lgs 42/04 e s.m.i., costituita dai *“territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battaglia”* e per tale motivo il Proponente include nello SIA la Relazione Paesaggistica;

Inoltre in risposta alle richieste di integrazione della CTVIA del 22/05/2019 è stato:

- ✓ effettuato un approfondimento e l'analisi degli impatti relativi al serbatoio di stoccaggio dell'acqua antincendio di dimensioni indicative pari a 18 m di altezza e 17 m di diametro, la cui realizzazione è stata suggerita in ambito dell'ottenimento del NOF;

- ✓ redatto lo studio di inserimento paesaggistico delle opere ed il progetto di illuminazione esterna;
- ✓ approfondita la relazione archeologica;

Il Proponente nella documentazione prevede opere di mitigazione a verde e finitura a prato delle piazzole interne dell'impianto;

CONSIDERATO e VALUTATO CHE per quanto riguarda gli impatti cumulativi sul atmosfera e rumore e traffico marittimo

Il Proponente considera gli impatti cumulativi derivanti dalla potenziale interazione tra le fasi di esercizio dell'opera in esame e dei seguenti progetti previsti nell'ambito dell'area industriale-portuale di Oristano:

- ✓ il Progetto di Ampliamento del Deposito di Santa Giusta (OR), di IVI Petrolifera, già parzialmente costruito ed in via di completamento;
- ✓ l'Impianto di Stoccaggio di GNL Santa Giusta Oristano da 9,000 m³, di HIGAS, attualmente in fase di costruzione;
- ✓ l'Impianto di Stoccaggio di GNL Santa Giusta Oristano da 10,000 m³, proposto da Edison, per il quale il MISE ha emesso il decreto di autorizzazione alla costruzione ed all'esercizio

dalle conclusioni degli studi specialistici effettuati dal Proponente si rileva che, con il rigassificatore in esercizio, per quanto riguarda:

le emissioni in atmosfera:

"l'esercizio delle quattro opere non comporterà un significativo aggravio della qualità dell'aria rispetto all'assetto attuale. In particolare, il totale cumulato delle emissioni annue dei 4 progetti, pur non trascurabile, si mantiene su valori inferiori al totale delle emissioni annue identificate nei territori comunali di Oristano e Santa Giusta."

le emissioni sonore

l'area interessata dalle opere ricade in Area Portuale ricadente in Classe VI – Aree esclusivamente industriali e nella documentazione, il Proponente rileva che, in esercizio, il traffico locale subirà un incremento massimo stimato di circa 10 mezzi pesanti/ora e 9 mezzi leggeri/ora che viene stimato come medio, in assenza di mitigazioni, mentre risulta trascurabile una volta impegnata la rete stradale statale;

con riferimento ai traffici marittimi, complessivamente considerando il contributo dei quattro progetti si avrà un incremento di traffico stimato in un numero massimo di arrivi/anno pari a circa 454 ovvero circa il 155% in più rispetto alle 293 navi/anno del 2017 relative al movimento merci sbarcate e imbarcate nel porto di Oristano: tale incremento porterebbe a valori del traffico marittimo portuale pari a circa 750 navi/annue (mediamente circa 2 navi/giorno);

sull'argomento, a maggior tutela, è stata prevista una prescrizione: *"effetti di cumulo su atmosfera e rumore: sebbene l'area interessata dalle opere ricade in Area Portuale ricadente in Classe VI – Aree esclusivamente industriali, considerando la presenza di altri impianti industriali e del previsto incremento del traffico marittimo, si segnala comunque l'opportunità di prevedere, su indicazioni di ARPA Sardegna, l'installazione di centraline di monitoraggio per le suddette componenti"*;

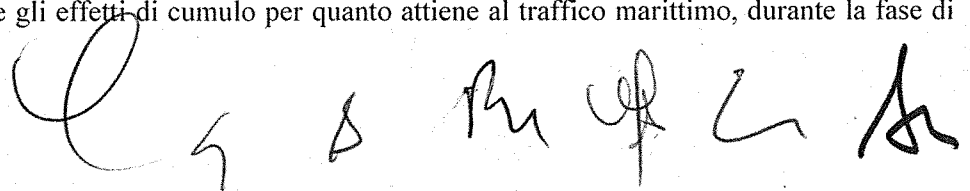
l'occupazione di suolo: non si prevede che l'eventuale realizzazione delle quattro opere in progetto possa avere un impatto cumulativo relativamente all'occupazione di suolo;

il paesaggio:

si rileva dalla documentazione che le opere proposte non altererà in maniera significativa la percezione visiva attuale del contesto paesaggistico anche in relazione agli effetti di cumulo con gli altri insediamenti, previsti all'interno di aree già ad uso industriale,

il traffico marittimo

Il Proponente ha esaminato anche gli effetti di cumulo per quanto attiene al traffico marittimo, durante la fase di



esercizio e per tutti i progetti analizzati (HIGAS, Edison ed IVI (Rigassificatore GNL) anche di mezzi utilizzati per la distribuzione via mare del GNL, con potenziali impatti sul traffico portuale esistente;

Progetto IVI Petrolifera (Deposito GNL)

è previsto con funzionamento a regime il seguente traffico marittimo:

- ✓ 220 metaniere/anno per l'approvvigionamento di GNL;
- ✓ 6 bettoline/anno per la distribuzione di GNL,
- ✓ 452 rimorchiatori/anno, per il supporto alle fasi di manovra e attracco di navi e bettoline.

Progetto Edison

è previsto il seguente traffico marittimo a regime:

- ✓ max 70 metaniere/anno per l'approvvigionamento di GNL;
- ✓ max 52 bettoline/anno per la distribuzione di GNL,
- ✓ 122 rimorchiatori/anno, per il supporto alle fasi di manovra e attracco di navi e bettoline.

Progetto IVI Petrolifera (Ampliamento Deposito Prodotti Petroliferi)

Il progetto IVI Petrolifera stima in circa 12 mezzi navali/anno, l'incremento di traffico navale dovuto all'esercizio dell'opera e finalizzato alla ricezione di gasolio, benzina e jet fuel.

Progetto HIGAS

Il Progetto HIGAS prevede un traffico di mezzi navali dovuto a:

- ✓ 40 metaniere/anno per l'approvvigionamento di GNL;
- ✓ 50 bettoline/anno per la distribuzione del GNL.

Le conclusioni dello studio fanno rilevare che con il contributo dei quattro progetti si avrà un incremento di traffico stimato in un numero massimo di arrivi/anno pari a circa 454 ovvero circa il 155% in più rispetto alle 293 navi/anno del 2017 relative al movimento merci sbarcate e imbarcate nel porto di Oristano (escludendo il traffico legato all'utilizzo dei rimorchiatori) che porterebbe a valori del traffico marittimo portuale pari a circa 750 navi/annue (mediamente circa 2 navi/giorno);

Lo studio fa rilevare che lo Scalo Marittimo Oristanese è classificato quale "Porto di Rilevanza Nazionale", grazie all'adeguatezza delle sue dimensioni ed al suo ruolo, inoltre il traffico indotto dall'esercizio degli impianti, verranno definiti con le Autorità marittime competenti i corridoi di transito, gli spazi di manovra e le eventuali aree di sicurezza per le metaniere (e per i relativi mezzi di supporto);

si segnala comunque che le autorizzazioni alla concessione demaniale marittima, alle aree di sicurezza e al traffico marittimo delle navi sono in capo alla Autorità Marittima- Capitaneria di Porto di Oristano. Sull'argomento è stata prevista comunque una specifica prescrizione: *traffico marittimo: il Proponente dovrà definire con le Autorità marittime competenti i corridoi di transito, gli spazi di manovra e le eventuali aree di sicurezza per le navi metaniere (e per i relativi mezzi di supporto), al fine di consentire una adeguata gestione del traffico indotto dall'esercizio degli impianti;*

CONSIDERATO e VALUTATO CHE per quanto riguarda la popolazione umana e salute

In ottemperanza alle disposizioni normative in materia di procedura VIA, il Proponente ha predisposto il Rapporto di Valutazione di Impatto Sanitario (Agosto 2018), redatto in base alle Linee Guida in materia di VIS redatte dall'Istituto Superiore di Sanità, elaborato con il supporto scientifico del Dipartimento di Scienze della Salute (DISSAL) dell'Università degli Studi di Genova;

si segnala che il rapporto, con riferimento ai potenziali impatti sulla salute umana connessi alle fasi di costruzione e di esercizio dell'impianto, ha evidenziato che:

- ✓ *dalla valutazione epidemiologica ante-operam è risultato che la popolazione della Provincia di Oristano ha caratteristiche assimilabili alla popolazione nazionale, sebbene ci sia una percentuale maggiore di anziani. Gli indicatori che misurano la mortalità e lo stato di salute hanno valori simili a quelli rilevati a livello nazionale. Pertanto, in base alla valutazione epidemiologica si può stabilire che non ci sono fasce di popolazione particolarmente fragili e la popolazione generale gode di un buon stato di salute;*

- ✓ dalle valutazioni dei rischi si evince che l'opera oggetto di valutazione non comporterà potenziali impatti sulla salute della popolazione della Provincia di Oristano, né modificherà in alcun modo lo stato di salute della popolazione stessa;
- ✓ non si prevede di attivare una fase di monitoraggio poiché non si evidenziano potenziali ricadute sulla salute in relazione alle modifiche ambientali connesse all'implementazione del progetto.

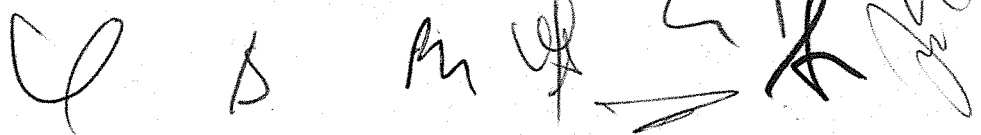
CONSIDERATO e VALUTATO che per quanto riguarda la sicurezza dell'impianto e il rischio di incidenti rilevanti

L'impianto in esame rientra nelle attività a rischio di incidenti rilevanti per le quali è richiesto il Rapporto Preliminare di Sicurezza ai sensi del D.Lgs 105/2015: è pertanto previsto lo svolgimento della procedura di Nulla Osta di Fattibilità (NOF), presso il Comitato Tecnico Regionale della Sardegna;

Il Proponente affronta l'argomento evidenziando gli scenari incidentali e segnala che il Rapporto Preliminare di Sicurezza ha preso in considerazione l'analisi dei possibili eventi incidentali, comprendente la stima delle frequenze e delle conseguenze degli scenari incidentali ipotizzati. In particolare, sulla base dell'analisi storica effettuata per installazioni simili e di analisi specialistiche sulle sezioni potenzialmente più critiche dell'impianto sono stati identificati ed analizzati 16 eventi incidentali ed il C.T.R. ha espresso Parere Favorevole al rilascio del Nulla Osta di Fattibilità nella seduta dell'11 aprile 2019, (prot. dipvfvf.DIR-SAR.REGISTRO UFFICIALE.U.0005622.18-04-2019) condizionato all'osservanza delle prescrizioni di cui alle valutazioni conclusive appresso riportate:

Il Rapporto definitivo di Sicurezza, relativo al progetto particolareggiato, dovrà:

- integrare apposita planimetria con indicazione dei rivelatori (fiamma, gas e temperatura) presenti e necessari alla gestione in sicurezza dell'impianto;
- la tipologia delle navi e bettoline accettate per lo scarico e il carico dovrà essere compatibile con le attrezzature fisse presenti in banchina, pertanto non potranno essere accettate navi e bettoline cui necessiti la tubazione di ritorno vapori. Si ribadisce la necessità dell'utilizzo del braccio di carico anche per le bettoline;
- nell'eventualità dello spiazzamento del prodotto di un serbatoio, i restanti serbatoi dovranno poter contenere tutto il volume del serbatoio interessato dall'emergenza, garantendo negli stessi un congruo franco di sicurezza;
- assicurare che il Surge Drum abbia caratteristiche di resistenza al fuoco non inferiori a 90 minuti, ottenuta esclusivamente con sistemi di protezione passiva;
- assicurare che siano installati in campo, in numero di almeno uno per ogni area a rischio (travasamento, movimentazione, stoccaggio, etc) ed in zona sicura, pulsanti manuali che consentano l'interruzione tempestiva delle operazioni in quel momento attive e la messa in sicurezza dell'impianto;
- assicurare che a valle delle PSV non siano presenti dispositivi di sezionamento (ad esempio valvole a sfera manuali) che, rimanendo accidentalmente chiusi, rendano inservibili le PSV stesse;
- esplicitare nel dettaglio le misure adottate per ridurre l'Hold-up delle tubazioni, producendo un'analisi comparativa tra quanto attualmente prospettato e quello che sarà realizzato, che dimostri l'efficacia degli interventi di sezionamento ai fini della sicurezza dell'impianto. Ogni tratto di tubazione intercettabile contenente prodotto in fase liquida dovrà essere protetto mediante valvole TSV;
- assicurare che il contenimento secondario dei serbatoi sia dotato di un sistema di protezione dalle sovrappressioni anche in condizioni di intasamento dei filtri a cui consegue l'inibizione delle PSV;
- esplicitare le modalità di coibentazione delle tubazioni. La coibentazione dovrà essere realizzata in modo opportuno al fine di scongiurare rischi addizionali;



- specificare il tipo di valvole installate in impianto (pneumatiche, elettriche, etc), garantendo per le stesse il possesso di entrambi i requisiti “fire safe” e “fail safe”;
- assicurare che la stazione di pompaggio antincendio sia installata all'interno dello stabilimento in cui è inserito il deposito di GNL, a servizio esclusivo dello stesso, in posizione segnalata e protetta, facilmente raggiungibile dai punti di accesso allo stesso, realizzata in conformità alla normativa tecnica di settore (UNI 10779, UNI EN 12845, UNI 11292, ...);
- assicurare un servizio di sorveglianza del deposito permanente (H24), conforme ai requisiti di cui al punto 13.11 del D.M. 13 ottobre 1994;
- assicurare che siano installati in banchina opportuni presidi di monitoraggio della velocità e angolo di accosto delle navi, dell'ampiezza del moto ondoso, delle correnti marine in grado di fornire informazioni relative al punto di attracco, complementari alla preliminare valutazione delle condizioni meteo marine da parte della Capitaneria di Porto;
- trattandosi di impianto ricadente per intero all'interno dell'ambito portuale, assicurare che il sistema di videosorveglianza (sia lato pontile che lato porto) sia remotizzato con la sala operativa dell'Autorità Marittima per la gestione di eventuali emergenze che possano coinvolgere l'impianto, la nave ed il pontile e attinenti la sicurezza della navigazione e portuale;
- il rappresentante della Guardia Costiera fa rilevare che lo studio di manovrabilità per il porto di Santa Giusta dovrà essere eseguito presso la società Cetena di Genova, o altra società in grado di eseguire analogo studio con simulatore di caratteristiche equivalenti, secondo le indicazioni che saranno fornite dalla Capitaneria di Porto di Oristano. Lo studio di manovrabilità dovrà essere effettuato alla presenza del personale della stessa Autorità Marittima e dei servizi tecnico nautici, quali piloti e rimorchiatori. Le spese per la trasferta del personale che dovrà assistere allo studio sarà a totale carico della Società IVI Petrolifera S.p.A., quale proponente il progetto.

CONSIDERATO e VALUTATO CHE per quanto riguarda il decommissioning

In risposta alle richieste di integrazione della CTVIA sono state approfondite dal Proponente le fasi di dismissione dell'impianto, evidenziando la durata del cantiere, (11 mesi per la dismissione e 19 mesi per la costruzione), le emissioni in atmosfera e il rumore, i prelievi idrici, gli scarichi idrici, la produzione di rifiuti e le attività di bonifica (rimozione di residui nelle tubazioni e apparecchiature);

PRESO ATTO dell'elenco delle autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, già acquisiti o da acquisire ai fini della realizzazione e dell'esercizio del progetto, forniti dalla Società Proponente;

CONSIDERATO che ai sensi dell'art. 26, comma 4 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss. mm. e ii. il provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale sostituisce o coordina tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, nulla osta e assensi comunque denominati in materia ambientale, necessari per la realizzazione e l'esercizio dell'opera o dell'impianto.

RIBADENDO che Il Proponente fino all'entrata in operatività del rigassificatore dovrà rispettare la capacità nominale massima di stoccaggio annuo e le dimensioni dei traffici connessi alla movimentazione del gas in entrata ed in uscita dall'impianto, come da D.G.R. n. 21/21 del 24/4/2018;

CONSIDERATO che il Proponente dovrà ottenere la relativa autorizzazione all'attraversamento delle aree di proprietà Consortili qualora il tracciato delle infrastrutture di collegamento interferiscano con le aree del Consorzio Industriale Provinciale Oristanese;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto

Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

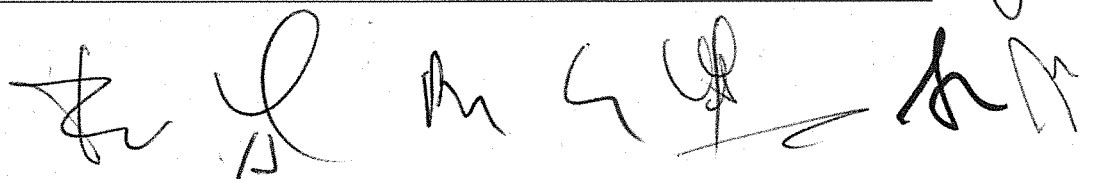
Parere favorevole all' Impianto di stoccaggio, rigassificazione e distribuzione GNL nel Porto di Oristano - Santa Giusta della Società IVI Petrolifera SpA condizionato alla osservanza del piano di mitigazione proposto e alla ottemperanza delle seguenti prescrizioni e delle altre prescrizioni degli Enti intervenuti nel procedimento

Prescrizione n. 1

Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali
Oggetto della prescrizione	Il Proponente in sede di progettazione esecutiva dovrà fornire: - la configurazione di connessione e il punto fisico di consegna al Sistema di Trasporto Metanizzazione Sardegna; - collegamenti con la rete gas.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	---

Prescrizione n. 2

Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Suolo. Sottosuolo, idrologia superficiale
Oggetto della prescrizione	<p><u>Terre e rocce da scavo</u>: Dovrà essere redatto apposito progetto, ai sensi dell'art.24 comma 4 del DPR 120/2017, relativo alle terre e da scavo escluse dal regime dei rifiuti e completo dei risultati della campagna di campionamento su tutte le aree interessate dall'intervento di realizzazione dell'impianto. Il piano d'indagine, parametri e modalità di campionamento, dovrà essere preventivamente approvato dall'ARPA Sardegna. Laddove il livello statico delle acque di falda verrà rilevato a profondità interferente con le future operazioni di scavo, si dovrà procedere anche al prelievo e analisi di campioni di acque di falda.</p> <p>Relativamente ai valori di fondo naturale da assumere, si richiama l'art. 11 del DPR 120/2017.</p>



Prescrizione n. 2

Qualora si verificassero superamenti dei valori di concentrazione delle CSC (ex colonne A e B della Tabella 1 dell'Allegato 5 alla parte IV del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) dovranno essere eseguiti approfondimenti d'indagine in contraddittorio con l'ARPA Sardegna.

Nel progetto dovranno, inoltre, essere specificati i siti di destinazione del materiale da scavo non idoneo al riutilizzo in sito e/o in esubero (privilegiando, in funzione delle sue caratteristiche chimico-fisiche, il recupero presso impianti autorizzati) e i percorsi e le modalità previste per il trasporto di detto materiale.

Prelievi idrici: Il Proponente dovrà dotarsi di allaccio autonomo alla rete idrica di distribuzione Consortile ottenendo la relativa autorizzazione:

adottare tutte le precauzioni necessarie a non produrre inquinamento delle acque superficiali e del suolo, al fine di prevenire anche i versamenti accidentali (da macchinari e automezzi) di sostanze inquinanti; tali condizioni dovranno essere verificate da ARPAS in caso di eventuali segnalazioni; 2. effettuare la raccolta, il recupero e lo smaltimento dei rifiuti di cantiere presenti in loco a lavori ultimati in appositi impianti di gestione;

il Proponente durante l'esecuzione delle attività dovrà implementare idonee misure gestionali e tecniche che comportino la minimizzazione del rischio di contaminazione delle acque sotterranee (e conseguentemente di suolo e sottosuolo), in modo tale da rendere non percepibili eventuali cambiamenti della componente;

il Proponente dovrà formalizzare apposite procedure finalizzate a minimizzare il rischio di incidenti e, nel caso in cui si dovesse verificare l'evento, predisporre azioni di emergenza anche mediante l'utilizzo di materiali dedicati con l'obiettivo di contenere il più possibile l'inquinante fuoriuscito, eliminarlo dall'ambiente e ripristinare le condizioni iniziali.

Termine avvio Verifica
Ottemperanza

Progettazione esecutiva

Ente vigilante

MATTM

Ente coinvolto

Prescrizione n. 3	
Macrofase	Ante operam
Fase	Fase di progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente, con oneri e spese a proprio carico, dovrà concordare con ARPAS il PMA ove andranno specificati per ciascun componente/fattore ambientale ubicazione dei punti di monitoraggio sia in prossimità dei recettori, sia in adiacenza al tessuto urbano, frequenza, durata, tipologia, modalità di esecuzione e di restituzione, eventuali profili analitici, cronoprogramma ed altro che l’Agenzia Regionale vorrà identificare:</p> <p>il PMA, oltre a considerare tutte le componenti ambientali, dovrà inoltre tenere conto dei seguenti aspetti relativi a:</p> <p><u>emissioni di inquinanti in atmosfera:</u> tenuto conto del contributo rilevante delle emissioni a carico dei mezzi navali in transito, dovranno essere monitorati con particolare attenzione gli inquinanti in area portuale e la loro diffusione verso il tessuto urbano. Di tale evenienza si dovrà tenere conto in particolare in relazione ai fenomeni di trasporto degli inquinanti dovuti ad eventi atmosferici verso il centro urbano, eventualmente anche intervenendo sulla limitazione all’accosto delle navi, da concordare con l’Autorità Marittima;</p> <p><u>acque superficiali:</u> acqua marina in ante operam ed in esercizio;</p> <p><u>acque sotterranee:</u> campagna di monitoraggio ante operam, in fase di cantiere ed in fase di esercizio;</p> <p><u>parametri per accosto delle navi:</u> velocità e angolo di accosto delle navi, ampiezza del moto ondoso e correnti marine in grado di fornire informazioni relative al punto di attracco, complementari alle valutazioni delle condizioni meteo marine da parte della Capitaneria di Porto;</p> <p><u>effetti di cumulo su atmosfera e rumore:</u> sebbene l’area interessata dalle opere ricade in Area Portuale ricadente in Classe VI – Aree esclusivamente industriali, considerando la presenza di altri impianti industriali e del previsto incremento del traffico marittimo, si segnala comunque l’opportunità di prevedere, su indicazioni di ARPA Sardegna, l’installazione di centraline di monitoraggio per le suddette componenti;</p> <p><u>Suolo e sottosuolo- ambiente idrico:</u> In accordo con ARPA Sardegna, ad integrazione di quanto già prospettato dal Proponente, il Proponente dovrà predisporre un piano di monitoraggio di tutte le attività svolte nell’ambito del Piano di Utilizzo del materiale da scavo, ai sensi di quanto previsto dall’Allegato 8 del D.M. 161/2012 parte A e Parte B, che</p>

[Handwritten signatures and initials]

Prescrizione n. 3

	includa anche il monitoraggio delle acque superficiali e di falda nel caso in cui gli scavi interessino la porzione satura dei terreni di scavo;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Progettazione esecutiva
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	ARPA Sardegna

Prescrizione n. 4

Macrofase	Ante operam, Corso d'opera
Fase	Fase precedente la messa in esercizio
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	<p>Il Proponente, in tutte le fasi di lavorazione del cantiere, dovrà concordare con le autorità competenti i percorsi dei mezzi pesanti diretti alle aree di cantiere e dovrà adottare le misure più idonee per ridurre al minimo possibile la produzione e lo spargimento di polveri derivanti dagli scavi e dai rinterri.</p> <p><u>Transito di automezzi pesanti:</u> a maggior tutela delle specie presenti anche occasionalmente presso lo Stagno di Santa Giusta, ed in base al principio di precauzione, si prescrive il divieto di transito durante le ore notturne agli automezzi pesanti e autobotti in partenza ed arrivo all'impianto in progetto;</p> <p>Traffico marittimo: il Proponente dovrà definire con le Autorità marittime competenti i corridoi di transito, gli spazi di manovra e le eventuali aree di sicurezza per le navi metaniere (e per i relativi mezzi di supporto), al fine di consentire una adeguata gestione del traffico indotto dall'esercizio degli impianti,;</p>
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	--

Prescrizione n. 5

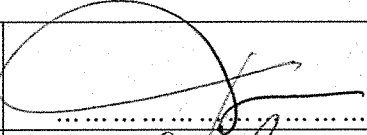
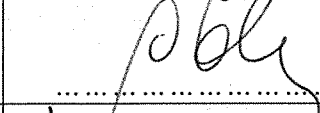
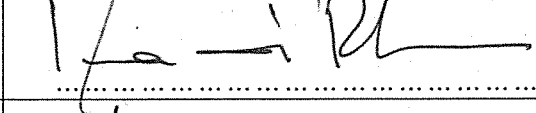
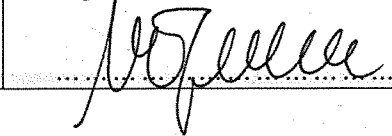
Macrofase	Post operam
Fase	Fase precedente la messa in esercizio
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali
Oggetto della prescrizione	<p><u>In merito alla torcia:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● dovrà essere dimensionata in modo tale da poter smaltire completamente l'intera produzione oraria di Boil Off Gas (BOG) ; ● dovrà essere dotata di un doppio sistema di accensione, la cui logica di funzionamento prevede la ridondanza dei due sistemi ossia, in caso di fallimento del primo sistema di accensione, dovrà intervenire il secondo. I periodi di funzionamento della

Prescrizione n. 5

	<p>torcia dovranno essere registrati in un apposito registro;</p> <ul style="list-style-type: none"> • dovrà essere dotata di generatore autonomo che garantisca in qualunque condizione il funzionamento della torcia stessa; • dovrà essere eseguita regolare manutenzione al fine di mantenerla in efficiente stato di funzionamento; le relative manutenzioni dovranno essere registrate su apposito registro; dovrà essere tenuto un registro a disposizione degli enti di controllo; • dovrà essere utilizzata esclusivamente in casi di emergenza/sicurezza e in caso di manutenzione straordinaria non programmata ai motori;
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'entrata in esercizio dell'opera nell'assetto funzionale definitivo
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	---

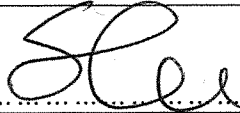


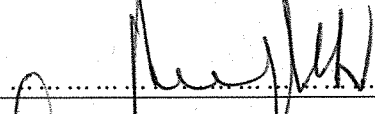
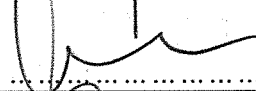
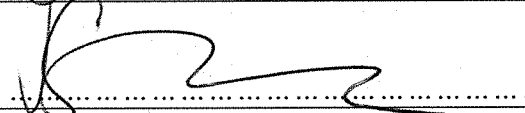
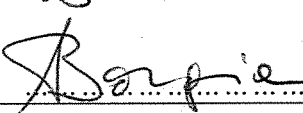


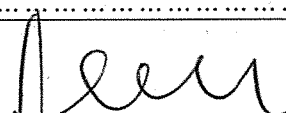

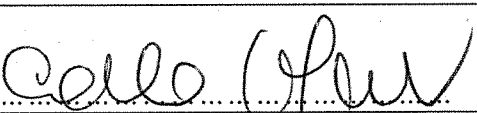
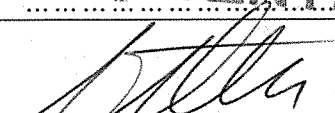
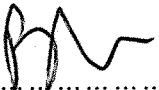
Prescrizione n. 6


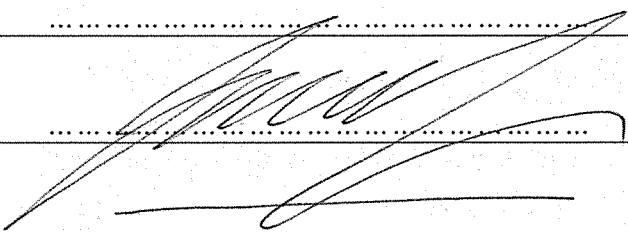
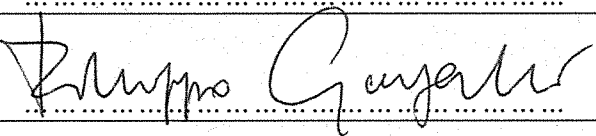
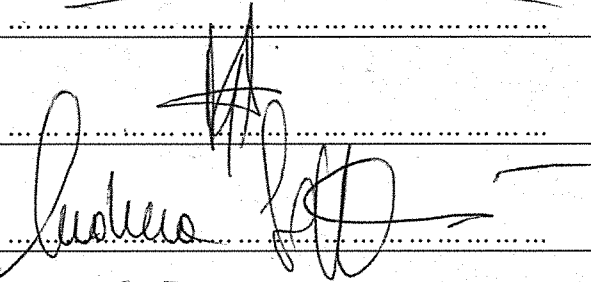
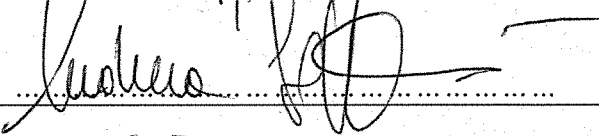
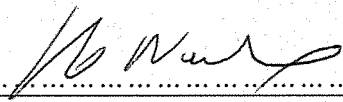
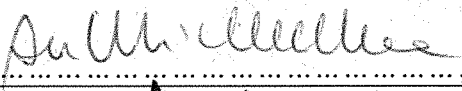
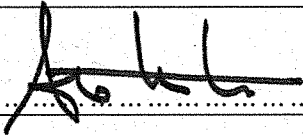
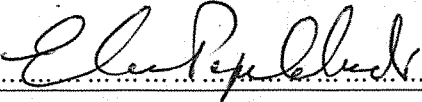
Macrofase	Post operam
Fase	Fase di dismissione dell'opera
Ambito di applicazione	Aspetti gestionali
Oggetto della prescrizione	<p><u>Decommissioning:</u> Il Proponente, cinque anni prima dell'effettivo decommissioning, dovrà predisporre un piano di dismissione che preveda, tra l'altro:</p> <ul style="list-style-type: none"> • le modalità di esecuzione dell'asportazione delle opere, lasciando inalterato l'habitat creatosi alla base delle strutture; • la non rimozione dei cavi elettrici, qualora questi siano realizzati con interrimento; • gli interventi di ripristino ambientale dell'area • d) cronoprogramma e allocazione di risorse
Termine avvio Verifica Ottemperanza	All'estensione del cantiere e lavori per la dismissione dell'opera, comprese le eventuali attività per il ripristino delle aree occupate dall'opera
Ente vigilante	MATTM
Ente coinvolto	---

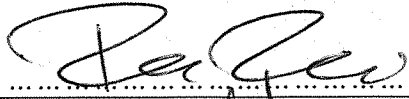
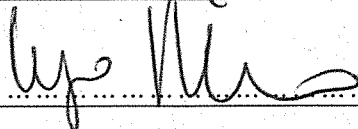
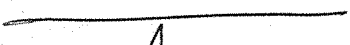
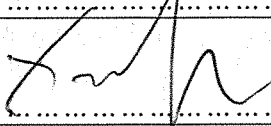
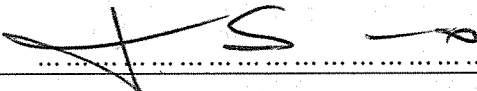
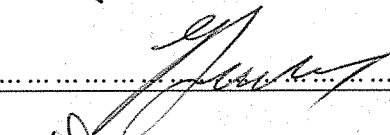
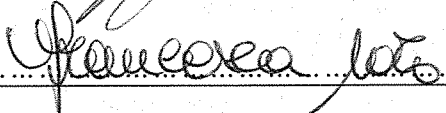

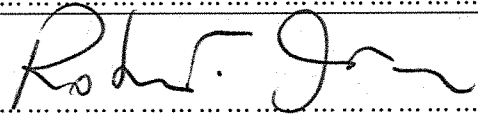
Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	FAVOREVOLE (F)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	F	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	F	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	F	

S' LS M



Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	F	
Prof. Saverio Altieri		
Prof. Vittorio Amadio	F	
Dott. Renzo Baldoni	F	
Avv. Filippo Bernocchi	F	
Ing. Stefano Bonino	F	
Dott. Andrea Borgia	F	
Ing. Silvio Bosetti		ASSENTE
Ing. Stefano Calzolari	F	
Cons. Giuseppe Caruso		
Ing. Antonio Castelgrande	F	
Arch. Giuseppe Chiriatti	F	
Arch. Laura Cobello		ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	F	
Dott. Siro Corezzi		ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	F	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	F	

Cons. Marco De Giorgi	F	
Ing. Chiara Di Mambro		ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino		ASSENTE
Ing. Graziano Falappa	F	
Arch. Antonio Gatto		
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	F	
Prof. Antonio Grimaldi		
Ing. Despoina Karniadaki	F	
Dott. Andrea Lazzari	F	
Arch. Sergio Lembo		ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	F	
Arch. Bortolo Mainardi		ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	F	
Ing. Arturo Luca Montanelli	F	
Ing. Francesco Montemagno		ASSENTE
Ing. Santi Muscarà		ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	F	

Ing. Mauro Patti		ASSENTE
Cons. Roberto Proietti	F	
Dott. Vincenzo Ruggiero	F	
Dott. Vincenzo Sacco		
Avv. Xavier Santiapichi	F	
Dott. Paolo Saraceno	F	
Dott. Franco Secchieri	F	
Arch. Francesca Soro	F	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana		
Ing. Roberto Viviani	F	
Dott.ssa Franca Leuzzi (Rappresentante Regione Sardegna)		ASSENTE