



**REGIONE PUGLIA**  
**ASSESSORATO ALL'ECOLOGIA**  
**SETTORE ECOLOGIA**

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

Prot. n. 11125

prot. DSA-2008-0023751 del 28/08/2008  
Bari, 06 AGO. 2008



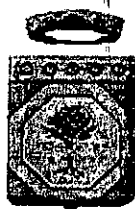
**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**  
*Direzione per la Salvaguardia Ambientale*  
*Divisione III*  
*Via Cristoforo Colombo, 44*  
*00147* *R O M A*

**Oggetto: Realizzazione ed esercizio nel Comune di Taranto di un terminale di rigassificazione, proposto dalla Gas Natural International-**

**Si trasmette in allegato la Deliberazione della Giunta Regionale n. 1491 del 01.08.2008, concernente l'intervento in oggetto specificato.-**

**Il Dirigente del Settore Ecologia**  
**(ing. Antonello Antonicelli)**





Provvedimento adottato in aggiunta agli argomenti iscritti all'o.d.g.; ai sensi dell'art.3, ultimo comma, del Regolamento interno.

# REGIONE PUGLIA

Deliberazione della Giunta Regionale

N. **1491** del 01/08/2008 del Registro delle Deliberazioni

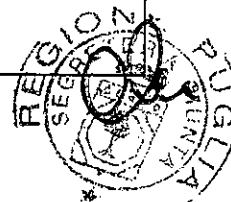
Codice CIFRA: AMB/DEL/2008/00022

**OGGETTO:** Realizzazione ed esercizio nel comune di Taranto di un terminale di rigassificazione, proposto dalla Gas Natural Internacional.

L'anno 2008 addì 01 del mese di Agosto, in Bari, nella Sala delle adunanze, si è riunita la Giunta Regionale, previo regolare invito nelle persone dei Signori:

Sono presenti:		Sono assenti:	
Presidente	Nichi Vendola	Assessore	Onofrio Introna
V.Presidente	Sandro Frisullo	Assessore	Mario Loizzo
Assessore	Angela Barbanente		
Assessore	Marco Barbieri		
Assessore	Elena Gentile		
Assessore	Silvia Godelli		
Assessore	Domenico Lomelo		
Assessore	Michele Losappio		
Assessore	Guglielmo Minervini		
Assessore	Massimo Ostillo		
Assessore	Enzo Russo		
Assessore	Francesco Saponaro		
Assessore	Alberto Tedesco		

Assiste alla seduta il Dott. Romano Donno, Segretario redigente.



L'Assessore all'Ecologia, Michele Losappio, sulla base dell'istruttoria espletata dall'Ufficio Valutazione Impatto Ambientale e Politiche Energetiche, confermata dal Dirigente del Settore Ecologia, riferisce:

1. La Gas Natural Sdg S.A. – Avda. De America, 38 – Madrid - con nota datata 18.01.2006 ed acquisita al prot. n. 1468 del 06.02.2006 avente ad oggetto: **Autorizzazione ai sensi dell'art. 8 della Legge 24.12.2000 n. 340 alla realizzazione ed esercizio nel comune di Taranto di un terminale di rigassificazione GNL**, in aderenza al contenuto della nota del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente - prot. n. DSA-2905-0028207/05, trasmetteva copia della documentazione necessaria all'avvio ed allo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale per il proposto impianto di rigassificazione GNL alle seguenti amministrazioni: Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Ministero delle Attività Produttive, Autorità Portuale di Taranto, Provincia e Comune di Taranto, Regione Puglia - Assessorato all'Ecologia ed Assessorato Attività Produttive -;
2. con successiva nota acquisita al prot. n. 2410 del 28.02.2006 il proponente, a completamento di quanto già inviato con nota del 18.01.2006, trasmetteva ulteriore documentazione progettuale necessaria allo svolgimento della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale di cui alla L. n. 349/86 e dei pareri endoprocedimentali di cui alla L.R. N. 11/01. In aggiunta a quanto sopra ed ai sensi dell'art. 23 del D. Lgs. 17 agosto 1999, n. 334, trasmetteva alle amministrazioni competenti la relativa documentazione di riferimento;
3. con nota prot. n. 3138 del 14.03.2006 il Settore Ecologia invitava l'amministrazione provinciale e l'amministrazione comunale di Taranto ad esprimere il parere di competenza, ai sensi dell'art. 20, comma 2, L.R. N. 11/01;
4. con nota acquisita al prot. n. 4343 del 24.03.2006 l'istante, facendo riferimento a precedente nota data 18 gennaio 2006, precisava che *"...con detta nota veniva presentata istanza di pronunciamento di compatibilità ambientale ai sensi dell'art. 6 della Legge 349/86. A tale scopo è stata trasmessa la documentazione tecnica (Progetto e Studio di impatto Ambientale) a supporto dell'istruttoria, nel numero e con le modalità previste dalla normativa in materia, dando luogo in data 24 febbraio u.s. alla pubblicazione del relativo "avviso al pubblico" sui quotidiani (nazionale e locale" di cui si allega copia..."*;
5. con nota acquisita al prot. n. 4637 del 03.04.2006, giunta per conoscenza al Settore Ecologia, il Ministero per i Beni e le Attività Culturali trasmetteva, per il parere di competenza, *"...copia dello Studio di impatto Ambientale alla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio...per le province di Taranto, Brindisi e Lecce e si invita la Società Gas Natural Internacional...ad inviare copia completa della documentazione suddetta alla Soprintendenza per i Beni Archeologici per la Puglia..."*;
6. con nota prot. n. 5229 del 18.04.2006 il Settore Ecologia richiedeva al proponente lo Studio di Impatto Ambientale su supporto informatico, ai sensi dell'art. 8, comma 1, L.R. n. 11/01;
7. con nota datata 10.05.2006 la società proponente trasmetteva lo Studio di Impatto Ambientale su supporto informatico;
8. con nota acquisita al prot. n. 8099 del 03.07.2006 Legambiente – Comitato Regionale Pugliese – e Legambiente – Circolo di Taranto – trasmettevano osservazioni relativamente al progetto in argomento;

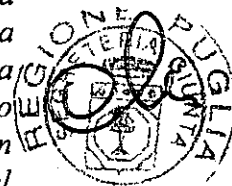


9. con nota prot. n. 11661 del 09.10.2006 il Settore Ecologia convocava per il giorno 20.10.2006 il Comitato Reg.le di V.I.A. per l'incontro con la società proponente, il Comitato Tecnico della Provincia di Taranto e l'Autorità Portuale di Taranto al fine di discutere sulla realizzazione dell' intervento in questione. **Si riporta uno stralcio del verbale di detto incontro:** "...il C.T. ha espresso, giusto verbale n. 89 del 20.07.06 parere favorevole con prescrizioni all'intervento di che trattasi, tenendo anche conto dei chiarimenti e delle precisazioni fornite dalla società proponente relativamente alla sicurezza della navigazione in ambito portuale, attinente al traffico atteso afferente l'impianto proposto e avvalorato dalle evidenze della casistica incidentale riportata nelle più importanti banche dati internazionali. Il Comitato Tecnico ha inoltre condiviso in termini di contenuti e conclusioni prescrittive il dispositivo autorizzatorio della Direzione Interregionale dei Vigili del Fuoco relativo alla Sicurezza dell'impianto ai sensi della Direttiva Severo II...Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto...sottolinea...che con delibera n. 03/06 del 02.05.2006...il Comitato Portuale ha adottato, in via preliminare, gli elaborati del nuovo Piano Regolatore Portuale che prevedono, tra l'altro, la possibilità di insediamento di un impianto di rigassificazione in un'area funzionale tipizzata con IDN-pro-tra e relativa ad un'ampia zona compresa tra Punta Rondinella ed il canale di scarico ILVA del porto fuori rada...nel nuovo Piano Regolatore...è prevista la presenza di un'area di colmata quale idoneo bacino di ricezione per il materiale di risulta proveniente dalla realizzazione delle opere afferenti il progetto in questione...". Venivano convocati alla riunione del Comitato Reg.le di Valutazione di Impatto Ambientale del 20.10.2006 anche alcuni componenti del "Comitato contro il rigassificatore di Taranto", rappresentato dal dott. Alessandro Marescotti, e tutte le Associazioni facenti parte del predetto Comitato, al fine di fornire ogni chiarimento a sostegno delle iniziative intraprese.
- Si riporta uno stralcio del verbale di detto incontro:** "...Il dott. Marescotti ha lamentato la non applicazione della Convenzione di Aarhus perché a Taranto non è stata favorita né consentita la partecipazione ai cittadini alla partecipazione informata alla valutazione di Impatto Ambientale, ed i ritardi e le inadempienze sull'applicazione della direttiva severo sul territorio di Taranto in termini di mancata informazione alla popolazione sui rischi che corre per la presenza di impianti rientranti nell'applicazione del D.L. 334/99. Il dott. Marescotti ha ribadito, tra l'altro, l'omissione nello Studio di Impatto Ambientale dell'analisi del porto di Taranto quale "porto a rischio nucleare", nonché la sottovalutazione dei rischi connessi all' "effetto domino" relativamente ai quali è stato depositato uno studio del Sandia Report...".
- Inoltre, con successiva nota prot. n. 12790 del 02.11.2006 il Settore Ecologia convocava per il giorno 16.11.2006 il Comitato Reg.le di V.I.A. per l'incontro con i rappresentanti della Medea Engineering S.A. (gestore attività procedurali per conto della GNL) ed i rappresentanti di Legambiente - Comitato Regionale Pugliese - e Legambiente - Circolo di Taranto - al fine di avere ulteriori chiarimenti in ordine all'intervento in discussione.
10. con nota datata 25.10.2006 ed acquisita al prot. n. 13233 del 09.11.2006 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio - Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente - richiedeva al proponente integrazioni relativamente al Quadro di Riferimento Programmatico, al Quadro di Riferimento Progettuale, al Quadro di Riferimento Ambientale e riassumibili in 40 punti essenziali.



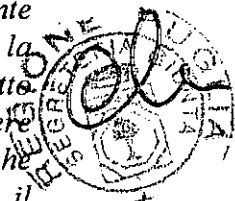
Con la stessa nota si precisava che *“...In considerazione della rilevanza delle integrazioni richieste si comunica la necessità di una nuova consultazione del pubblico, pertanto, a tal fine, contestualmente alla presentazioni di tali integrazioni, codesta Società, dovrà provvedere a dare avviso a mezzo stampa su due quotidiani, uno a diffusione nazionale e uno a diffusione regionale, del deposito della detta documentazione presso i preposti uffici regionali al fine della consultazione ed espressione di eventuali osservazioni...”*;

11. con nota acquisita al prot. n. 15260 del 19.12.2006 l'Associazione Comitato per Taranto chiedeva di essere *“...informato in maniera completa e tempestiva circa la comunicazione della documentazione che la Gas Natural fornirà e di essere convocato per esporre le proprie controdeduzioni...”*;
12. con nota prot. n. 15559 del 21.12.2006 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente –, concedeva al proponente per motivate ragioni la proroga per la consegna della documentazione richiesta *“...che dovrà comunque improrogabilmente pervenire entro e non oltre il 10 gennaio 2007...”*;
13. con nota data 10 gennaio 2007 ed acquisita al prot. n. 980 del 15.01.2007 il proponente trasmetteva la documentazione integrativa dello Studio di Impatto Ambientale;
14. con nota prot. n. 981 del 15.01.2007 il Settore Ecologia richiedeva al proponente la documentazione sopra esplicitata in formato digitale. La predetta documentazione perveniva con nota datata 19.01.2007;
15. con nota prot. n. 1276 del 22.01.2007 avente ad oggetto: **Riscontro vostra nota informatica del 18.01.2007**, il Settore Ecologia trasmetteva al Comitato contro il Rigassificatore di Taranto copia delle integrazioni pervenute in formato cartaceo e digitale;
16. con nota datata 23.01.2007 il proponente comunicava che l'avviso al pubblico di cui all'art. 6, comma 3 della legge n. 349/86 per il deposito della documentazione integrativa allo Studio di impatto Ambientale era stato pubblicato in data 16 gennaio 2007 sul quotidiano a diffusione locale La Gazzetta del Mezzogiorno e sul quotidiano a diffusione nazionale la Stampa;
17. con nota acquisita al prot. n. 2807 del 15.02.2007 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente, giunta per conoscenza al Settore Ecologia, trasmetteva al Comitato contro il rigassificatore di Taranto le integrazioni richieste alla Gas Natural Internacional con nota datata 25.10.2006 ed il Rapporto Preliminare di Sicurezza predisposto ai sensi delle disposizioni di cui al D. Lgs 334/1999 (recepimento direttiva Severo). Con la stessa nota si precisava: *“...la documentazione che si inoltra è una copia di quella fornita dal proponente, su specifica richiesta di questo Ufficio, per esigenze strettamente connesse all'istruttoria tecnica della Commissione VIA. Tale documentazione informatica potrebbe, pertanto, contenere, alcune difformità rispetto a quella cartacea, depositata presso la Regione Puglia e presso questo Ministero, che si evidenzia è l'unica ufficiale ai fini del procedimento di VIA. ...In relazione a quanto lamentato...circa il fatto che non sia stata messa a disposizione la documentazione relativa alla Direttiva Severo risulta...che la società proponente, al fine della consultazione e l'espressione di osservazioni, ha provveduto a depositare presso la Regione il Rapporto Preliminare di sicurezza predisposto in relazione all'ottenimento da parte del Comitato tecnico Regionale del Nulla Osta di Fattibilità Di tali fatti è stata data evidenza con avviso pubblicati il giorno 24.02.2006 sui quotidiani La Gazzetta del*



*Mezzogiorno e La Stampa...Per quanto riguarda la richiesta di prorogare i tempi per la presentazione delle osservazioni si informa che la prassi adottata da questa Amministrazione è di prendere in considerazione tutte le osservazioni anche quelle inoltrate oltre i trenta giorni di legge purchè le stesse pervengano prima della conclusione dell'istruttoria tecnica...";*

18. con nota acquisita al prot. n. 2859 del 16.02.2007 la Prefettura-Ufficio Territoriale del Governo-Taranto trasmetteva nota avente ad oggetto: **Iniziativa del Comitato contro il rigassificatore di Taranto per esame congiunto sulla questione ambientale a Taranto e provincia;**
19. con nota acquisita al prot. n. 3269 del 22.02.2007 giungevano ulteriori osservazioni da parte di privato cittadino in merito alle integrazioni fornite dalla Gas Natural Internacional;
20. con nota prot. n. 3392 del 28.02.2007 l'Assessorato all'Ecologia ricordava al Ministero dell'Ambiente - Servizio Valutazione di impatto Ambientale che *"...sono allo stato in corso presso codesto Ministero, e di conseguenza presso la Regione Puglia per i parere di competenza, procedure di valutazione Impatto Ambientale per interventi di notevole rilevanza sia per gli aspetti tecnici che per quelli di rilevanza socio-ambientale nell'area di Taranto (rigassificatore, interventi presso la raffineria di Taranto). Si ritiene a ta proposito utile, altroché opportuno, che la competente Commissione V.I.A. di codesto Ministero, possa effettuare sinergicamente le proprie valutazioni relativamente agli interventi proposti, considerando quindi gli impatti cumulativi anche in considerazione del fatto che gli stessi insistono in aree limitrofe e il tutto in un sito già ambientalmente degradato, tanto da essere dichiarato area ad elevato rischio di crisi ambientale...";*
21. con nota acquisita al prot. n. 5451 del 03.04.2007 la Legambiente - Comitato Regionale Pugliese - e la Legambiente - Circolo di Taranto - trasmettevano osservazioni relativamente alle integrazioni del progetto in discussione;
22. con nota acquisita al prot. n. 5611 del 06.04.2007 il proponente trasmetteva copia della nota indirizzata al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente - con la quale *"...premesso che il 26 febbraio 2007 si è svolta la riunione del Gruppo istruttore della Commissione VIA...nel corso del quale sono state affrontate diverse tematiche necessarie per il completamento del procedimento istruttorio in corso; dal confronto fra le Amministrazioni presenti alla riunione sono emerse alcune questioni prioritarie per la definizione dell'istruttoria condotta da codesto Ministero, tra le quali la necessità di ottenere il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in relazione al Piano Regolatore Portuale il quale potrà essere adottato solo successivamente all'adempimento da parte dell'Autorità Portuale di Taranto delle prescrizioni poste dal Comune di Taranto con l'intesa del 25 agosto 2006 in conformità alle previsioni dell'art. 3 della legge n. 84/1994; tali questioni attengono essenzialmente a profili procedurali ed interpretativi - allo stato non ancora risolti - che prescindono dalla corretta esecuzione degli adempimenti posti a carico della scrivente società nell'ambito della procedura di VIA in corso; ... a tal fine...chiede la sospensione temporanea del procedimento istruttorio di Valutazione di Impatto ambientale ... per un periodo di 60 giorni, fatta salva la possibilità di ottenere una successiva estensione di tale termine in considerazione delle tempistiche connesse con la definizione delle procedure amministrative necessarie per il completamento dell'istruttoria...";*



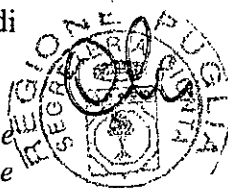
23. con nota prot. n. 5936 dell'11.04.2007 il Settore Ecologia trasmetteva le osservazioni pervenute in ordine al rigassificatore alla società proponente, con invito a presentare controdeduzioni in merito ai sensi dell'art. 12, comma 3, L.R. n. 11/2001;
24. con nota prot. n. 7124 del 04.05.2007 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente – comunicava di ritenere sospeso il procedimento istruttorio di Valutazione di Impatto Ambientale relativo all'intervento in oggetto;
25. con nota acquisita al prot. n. 8747 del 31.05.2007 l'Autorità Portuale di Taranto relativamente alle richieste pervenute dalla Gas Natural Internacional e concernenti *"...l'autorizzazione, ai sensi e per gli effetti dell'art. 16 L. 84/94, per lo svolgimento nell'ambito del porto di Taranto...le operazioni di carico, scarico...movimento in genere di GNL...;la concessione ovvero la conclusione di un Accordo sostitutivo di concessione demaniale, ai sensi e per gli effetti del combinato disposto dall'art. 18, 4° comma L. 84/94 e dell'art. 11 L. 241/90, per la durata di 30 anni, rinnovabile alla sua scadenza per egual periodo...al fine di realizzare il proposto progetto...;...l'adozione di variante al PRP del 1980...si rappresenta quanto segue. Tali procedimenti... sono stati sospesi per l'espletamento delle fasi medesime fino all'acquisizione delle relative valutazioni tecniche ed atti autorizzativi ..Ciò ai sensi degli artt. 2, co 4, 16, co 3 e 17 co2, L. n. 241/1990...si rappresenta...come...si intersechino più procedimenti trasversali, autonomi ma funzionalmente collegati tra di loro per ragioni di connessione che temporalmente precedono e condizionano quelli (variante al PRP, autorizzatorio e concessorio) di competenza dell'Autorità portuale. In particolare, la determinazione del Ministero dell'Ambiente afferente la conformità del progetto de quo alla vigente normativa in materia di ambiente...si configura come fondamentale atto presupposto rispetto ai procedimenti di competenza della scrivente..."*;
26. con nota datata 01.06.2007 il proponente trasmetteva informazioni al Ministero dell'interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco...- Direzione Regionale Puglia con nota avente ad oggetto:... **Rapporto preliminare per la fase N.O.F. , ai sensi del comma 3 dell'art. 21 del D. Lgs. n. 334/99;**
27. con nota acquisita al prot. n. 10051 del 21.06.2007 il proponente richiedeva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente – un periodo di sospensione temporaneo di ulteriori 60 giorni del procedimento istruttorio di Valutazione di Impatto Ambientale relativo all'intervento in oggetto;
28. con nota datata 23.07.2007 il proponente trasmetteva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente - nota avente ad oggetto:**Terminale GNL a Taranto - Risultati del Piano di Caratterizzazione;**
29. con nota acquisita al prot. n. 12347 del 26.07.2007 cittadini in rappresentanza di associazioni ambientaliste, culturali, organizzazioni sindacali ed il Comitato contro il Rigassificatore di Taranto presentavano osservazioni relativamente all'intervento in argomento, in particolare sull'atto di assenso sottoscritto in data 21.0.2006 dal Presidente dell'Amministrazione Provinciale e dal Responsabile del Settore Ecologia dello stesso Ente, richiedendo la revoca del citato atto, nonché la revoca *"... del Nulla Osta di Fattibilità preliminare rilasciato...in data 18.05.2005 ed un riavvio delle procedure di rilascio del N.O.F. preliminare...con la convocazione, ai sensi dell'art. 23 del D. L.vo 334/99, di una Conferenza di Servizi...si ritiene comunque che il N.O.F. possa essere*



*rilasciato solo dopo la riformulazione ...del Rapporto di sicurezza preliminare sulla base delle 40 prescrizioni imposte dalla Commissione V.I.A. del Ministero dell'Ambiente...";*

30. con nota acquisita al prot. n. 13177 del 17 agosto 2007 il proponente trasmetteva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per la Salvaguardia dell'Ambiente – documentazione integrativa concernente lo “...Studio relativo alla compatibilità territoriale dell'impianto, ed in particolare al cosiddetto “Effetto domino” di cui al D. Lgs. n. 334/1999...; Studio relativo alla compatibilità del traffico portuale con quello delle navi metaniere...Risultati del Piano della Caratterizzazione dell'area, ai sensi del D.M. 471/99...”. Con successiva nota acquisita al prot. n. 15041 del 28.09.2007 trasmetteva il relativo supporto informatico;
31. con nota acquisita al prot. n. 17415 del 16.11.2007 il proponente trasmetteva nota avente ad oggetto:**Procedura di VIA – Documentazione integrativa e controdeduzioni alle osservazioni del pubblico in relazione al progetto del terminale di rigassificazione GNL nel comune di Taranto;**
32. con nota acquisita al prot. n. 1621 del 31.01.2008 il Comitato contro il Rigassificatore di Taranto presentava nota avente ad oggetto:**Osservazioni e controdeduzioni relativamente allo studio del Consorzio Interuniversitario Nazionale per l'ingegneria delle Georisorse in merito al progetto di rigassificatore a Taranto della Gas Natural.** Con nota data 31.01.2008 anche Legambiente – Comitato Regionale Pugliese – e Legambiente – Circolo di Taranto - presentava osservazioni in particolare sull'effetto domino relativo all'impianto in questione (Analisi di rischio-luglio 2007) e sull'analisi di compatibilità del traffico portuale con quello delle navi di trasporto di gas naturale liquefatto (luglio 2007);
33. con le note sotto esplicitate venivano convocate le parti interessate dal predetto intervento per il giorno 31.01.2008, per discutere con il Comitato Reg.le di V.I.A. in particolare sulla documentazione integrativa e sulle controdeduzioni alle osservazioni al pubblico fornite dalla Gas Natural Internacional, a seguito di richiesta prot. n. 5936/07 dell'Assessorato scrivente:
  - prot. n. 18848 del 19.12.2007 la Gas Natural Internacional;
  - prot. n. 18850 del 19.12.2007 l'Amministrazione Comunale di Taranto;
  - prot. n. 18852 del 19.12.2007 l'Autorità Portuale di Taranto;
  - prot. n. 18851 del 19.12. 2007 l'Amministrazione Provinciale di Taranto;
  - i rappresentanti della CIGL, convocati con nota prot. n. 18853 del 19.12.2007;
  - i rappresentanti della CISL, convocati con nota prot. n. 18854 del 19.12.2007;
  - i rappresentanti della UIL, convocati con nota prot. n. 18855 del 19.12.2007;
  - Prot. n. 18856 del 19.12.2007 Legambiente – Comitato Regionale Pugliese – e Legambiente – Circolo di Taranto -;
  - prot. n. 18857 del 19.12.2007 il Comitato contro il Rigassificatore di Taranto.

Di seguito si riportano i tratti salienti di alcuni dei verbali relativi a tali incontri:  
- dal verbale relativo all'incontro con la società proponente: “...L'ing. Giunto fornisce chiarimenti in merito alle succitate integrazioni; in particolare ribadisce che tale documentazione è focalizzata sul tema della sicurezza e della compatibilità ambientale.





*In dette relazioni vengono difatti ricostruiti scenari incidentali ai sensi della L. 334/99 nel porto industriale di Taranto, valutando i rischi connessi all'effetto domino.*

*Nello specifico sono stati presi in considerazione i possibili incidenti dal rigassificatore verso l'esterno, dagli impianti industriali verso il rigassificatore e dal rigassificatore verso la S.S. 106.*

*I risultati ottenuti dalle indagini effettuate confermerebbero che l'incidente rimarrebbe circoscritto nel recinto nel quale si potrebbe determinare.*

*Dagli studi presentati si evince inoltre che l'eventuale interferenza tra il progetto e le attività industriali è inesistente, anche nelle prospettive future, in quanto l'impianto è "fisicamente" separato dal traffico commerciale e militare, mentre è in sinergia con i progetti di infrastrutture portuali.*

*L'ing. Giunto dichiara infine che, nonostante le richieste da parte della società proponente, non vi sono stati contatti a livello tecnico con il comune di Taranto..."*

**- dal verbale relativo all'incontro con l'amministrazione comunale di Taranto:**

*"...L'Assessore all'Ambiente consegna, per l'acquisizione agli atti d'ufficio e allegato al presente verbale per farne parte integrante, l'Atto di Indirizzo del 15.01.2008 concernente il parere contrario del predetto ente alla realizzazione del rigassificatore in argomento.*

*Il dott. Pastore, ribadendo lo scenario dei possibili rischi di incidenti rilevanti, sottolinea, oltre alle motivazioni indicate nel succitato documento, la presenza ingombrante del rigassificatore sulla città di Taranto già considerata "ad alto rischio ambientale".*

*Il dott. Pastore richiama infine il Piano Regolatore Portuale che non considera la costruzione dell'impianto in argomento, mentre sono in previsione investimenti portuali con un'espansione dei traffici commerciali, funzionali all'implementazione di attività retroportuali...";*

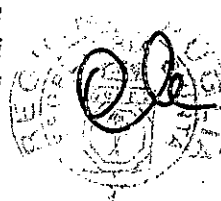
**- dal verbale relativo all'incontro con l'amministrazione provinciale di Taranto:**

*"...L'Assessore Conserva esterna le perplessità che suscita tale insediamento sul territorio di Taranto, nonché la scelta operata nel piano regolatore Portuale che non prevede la realizzazione dell'impianto in argomento. L'Assessore conclude manifestando la necessità di acquisire i pareri tecnici degli altri enti interessati dal predetto impianto al fine di potersi esprimere in merito...";*

**- dal verbale relativo all'incontro con l'Autorità Portuale :** *"...Il Presidente del predetto ente richiamando l'atto di intesa con il comune di Taranto ed il Piano regolatore Portuale che non prevede la presenza di un rigassificatore all'interno del porto di Taranto, conferma che la realizzazione di detto impianto provocherebbe un aggravio del traffico in loc. Rondinelle, nonché di un aumento del rischio di incidenti. A tal proposito l'Autorità Portuale ha richiesto alla Gas Natural ...di considerare un'altra via di accesso confacente con le norme di sicurezza relative all'entrata ed uscita navi, ma la predetta società non ha dato esaudiente soddisfazione a quanto richiesto...";*

**- dal verbale relativo all'incontro con i rappresentanti sindacali:** *"...UIL di Taranto...netta contrarietà...per la realizzazione del rigassificatore...in un territorio ad alto rischio ambientale...CGIL di Taranto condivide in linea di massima la necessità di realizzare i rigassificatori, ma ritiene necessaria una linea di programmazione e coordinamento...CISL Puglia valuta favorevolmente l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili, ma per il rigassificatore di Taranto esprime cautela relativamente agli aspetti concernenti la sicurezza e quindi si affida alle valutazioni del Comitato in grado di esprimersi sulle componenti ambientali e tecniche..."*

*con nota acquisita al prot. n. 1621 del 31.01.2008 il Comitato contro il Rigassificatore di Taranto presentava nota avente ad oggetto: Osservazioni e controdeduzioni relativamente allo*



*studio del Consorzio Interuniversitario Nazionale per l'ingegneria delle Georisorse in merito al progetto di rigassificatore a Taranto della Gas Natural. Con nota data 31.01.2008 anche Legambiente – Comitato Regionale Pugliese – e Legambiente – Circolo di Taranto presentava osservazioni in particolare sull'effetto domino relativo all'impianto in questione (Analisi di rischio-luglio 2007) e sull'analisi di compatibilità del traffico portuale con quello delle navi di trasporto di gas naturale liquefatto (luglio 2007);*

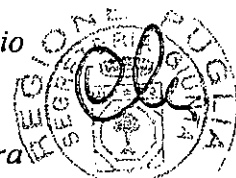
34. con nota acquisita al prot. n. 3645 del 20.02.2008 perveniva dalla Direzione AA. GG. ed Istituzionali – Servizio Consiglio Comunale – Taranto copia della deliberazione consiliare n. 3 del 15.01.2008 dalla quale si evinceva: "...Si esprime parere contrario all'impianto di rigassificazione a Taranto in qualsiasi sito per la presenza di varie criticità e obiezioni ad oggi da considerarsi rilevanti ...**Qualora il Governo Nazionale e Regionale dovesse disattendere il presente atto d'indirizzo del C.C., lo stesso si farà promotore di tutte le forme di mobilitazione e partecipazione popolare ivi compresa l'indizione del Referendum consultivo...**",
35. con nota acquisita al prot. n. 3664 del 21.02.2008 l'Autorità Portuale di Taranto trasmetteva copia della seguente documentazione: delibera di C.C. di Taranto n. 41 del 18.10.07 relativa al perfezionamento dell'intesa comunale sull'adottando nuovo PRO; delibera del Comitato Provinciale di Taranto n. 12 del 30.11.07 relativa all'adozione definitiva del nuovo PRP del porto di Taranto;
36. con nota acquisita al prot. n. 6961 del 09.05.2008 il Ministero per i beni e le Attività Culturali faceva presente che: "...*Sebbene l'area interessata dall'impianto risulta inserita in un contesto alterato nelle sue originarie componenti paesaggistiche e naturalistiche, questo Ministero ritiene che, come già richiesto per altri interventi in esame ricadenti in aree limitrofe, sia necessario che venga elaborato un progetto architettonico e paesaggistico finalizzati a migliorare l'inserimento dell'opera nell'ambiente circostante in considerazione dell'impatto paesaggistico delle opere a mare e soprattutto delle opere a terra, rilavato anche nel S.I.A...* Per quanto riguarda le integrazioni di carattere archeologico allo Studio di Impatto Ambientale, si allega la richiesta formulata dalla soprintendenza per i beni archeologici...";
- **Il Comitato Regionale per la V.I.A., nella seduta del 29.07.2008, esaminati gli atti, gli elaborati progettuali e le integrazioni pervenute, ha rilevato quanto segue:**

#### **A. Premessa.**

*Lo studio SIA in oggetto è stato già presentato all'attenzione del comitato ed a parere del comitato era sembrato non sufficientemente approfondita la tematica relativa all'identità delle terre di dragaggio e conseguentemente delle acque derivanti dalle stesse.*

*L'azienda ha inteso presentare alla luce delle osservazioni fatte da questo Comitato uno studio SIA rivisitato che dovrà avere l'autorizzazione a livello ministeriale previo parere dell'organo regionale.*

*I terminali di ricezione e rigassificazione rivestono un ruolo strategico per la fornitura di gas naturale, potendo operare in modo più celere sul mercato mondiale del gas in quanto importano direttamente il GNL da quei siti di produzione che offrono migliori*



vantaggi economici . La decisione 1229/2003 /CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26/6/03 ha stabilito una serie di orientamenti relativi alle reti transeuropee nel settore dell'energia , ed ha individuato l'elenco dei progetti di nuove infrastrutture come i terminali di ricezione e rigassificazione GNL ,definendoli quali opere di particolare importanza e di elevata priorità a livello comunitario. Viene segnalato inoltre al punto 8.14 la realizzazione di un terminale GNL sulla costa ionica. La Legge Obiettivo 443/2001 ha classificato i terminali di ricezione e rigassificazione del GNL come opere di interesse prioritario per il paese definizione poi ripresa dalla Legge 273/02.

Il proponente dell'opera è:

Gas Natural Internacional SDG SA, che possiede una flotta di 10 navi metaniere per una capacità totale di 785000 mc di GNL.

La domanda di GN è cresciuta in Italia nel triennio 2002-2004 del 14% fino a raggiungere il valore di  $80 \times 10^9$  mc.

La dipendenza dai prodotti energetici importati (petrolio, gas naturale, lignite ecc) è stimabile a circa l'80% del fabbisogno complessivo di energia.

### **B. Normativa di riferimento**

La normativa di riferimento è relativa ai seguenti aspetti:

- autorizzazione terminali di GNL;
- SIA;
- Attività a Rischio di Incidente Rilevante

#### **Normativa in materia di autorizzazione terminali di GNL**

L'autorizzazione dei terminali di ricezione e rigassificazione di GNL si basa su quanto previsto nell'articolo 8 della Legge 24/11/2000 n. 340.

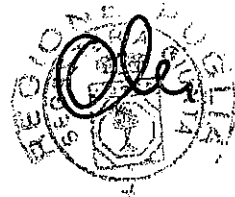
E' previsto il rilascio di un'autorizzazione da parte del MAP di concerto con il MA, sentita la Regione, entro i sei mesi dalla presentazione di apposita domanda , ricorrendo ad una Conferenza di Servizi .

Alla domanda di autorizzazione è allegato:

- il progetto preliminare dell'opera
- la dichiarazione che attesti l'avvenuta presentazione al MA di un SIA.

In accordo con la procedura ex art.8 della Legge 340/2000 il MA concede il nulla osta alla prosecuzione del procedimento ossia il così detto "nulla osta ambientale".

La prima riunione della Conferenza dei Servizi si è tenuta il giorno 30/9/04.



*Con riferimento alle endoprocedure del MA in relazione alla tipologia di intervento in progetto che prevede infrastrutture marine che richiedono l'approvazione di una apposita variante del Piano Regolatore Portuale, il MA ha chiesto in sede di Conferenza di Servizi la piena applicazione della normativa sulla VIA.*

#### **Normativa in materia di VIA**

*I terminali di ricezione e rigassificazione sono soggetti a VIA nazionale ai sensi dell'articolo 1 lettera o del DPCM 377/88 che si applica ad impianti di stoccaggio di prodotti chimici e petrolchimici con capacità superiore a 80.000 mc ed anche ai sensi dell'articolo 1 lettera h che si applica a porti qualora l'impianto richieda la realizzazione di nuove infrastrutture*

#### **Normativa in materia di attività a Rischio di Incidente Rilevante**

*I terminali di ricezione e rigassificazione GNL sono comunque sottoposti alla normativa sulle attività a Rischio di Incidente Rilevante poichè si servono di stoccaggi eccedenti le 50 t (D.Lgs 334/99). Al riguardo va effettuata:*

- una notifica (articolo 6 comma 1) al MA, al CTR (comitato tecnico regionale) dei Vigili del Fuoco, al Comune ed al Prefetto,
- la redazione di un documento che definisce la politica aziendale di prevenzione degli incidenti rilevanti allegando allo stesso il programma adottato per l'attuazione del sistema di gestione della sicurezza(SGS),

*Dal momento che gli stoccaggi sono superiori anche alle 200 t gli ulteriori adempimenti sono:*

- la redazione di un Rapporto di Sicurezza;
- la predisposizione di un Piano di Emergenza Interno come previsto dall'articolo 11 comma 3 del D.Lgs 334/1999.

*Le procedure amministrative e tecniche in capo al Comitato Tecnico Regionale(CTR) prevedono al riguardo:*

- il rilascio del nulla osta di fattibilità entro 4 mesi dalla presentazione del Rapporto di Sicurezza(RDS);
- il rilascio del parere tecnico conclusivo favorevole all'inizio di attività.

*Il Progetto del terminale GNL di Taranto ha già ottenuto il suddetto nulla-osta di fattibilità da parte della Direzione Interregionale dei Vigili del Fuoco della Puglia-Basilicata in data 17/5/05.*



### **C. Quadro di riferimento Programmatico**

Sono stati considerati nel SIA i seguenti strumenti di pianificazione:

✦ *Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Taranto che ad oggi è la Variante Generale al piano (VPRP) approvata con DM 31/3/80 senza l'adesione del Comune di Taranto. In virtù del crescente sviluppo del porto di Taranto nel corso del 2002, sono state delineate le linee guida per la redazione del Nuovo Piano Regolatore Portuale di cui in data 30/9/03, in seguito a procedura di gara, è stato affidato l'incarico di redazione del nuovo piano.*

*Il vigente piano individua i due seguenti nuclei distinti per il porto:*

#### **a. Porto in rada che include**

- *la viabilità stradale, la viabilità ferroviaria, i servizi portuali, le attività legate alla pesca ed il traffico passeggeri;*
- *la viabilità ferroviaria;*
- *i servizi portuali;*
- *le attività legate alla pesca*

#### **b. porto fuori rada che comprende**

- *lo sporgente Ovest per le esigenze del centro siderurgico,*
- *il molo Polisettoriale a servizio delle industrie minori;*
- *la diga foranea frangiflutti a parete verticale lunga 1600 m,*
- *la viabilità stradale e ferroviaria,*
- *le aree di colmata comprese tra lo sporgente Ovest, la SS 106 e l'area occupata dalla raffineria ENI.*

#### **L'area di ubicazione del terminale rientra in quest'ultima zona ossia in area industriale;**

✦ *PRG del comune di Taranto o meglio la Variante Generale al PRG ove la maggior parte dell'area su cui è previsto l'insediamento del terminale è tipizzata B.1.11 attrezzature di interesse collettivo: Tecnologiche per la quale tra le molte destinazioni d'uso ammesse sono presenti "... impianti per le forniture a scala urbana e regionale sia per i bisogni idrici che per quelli combustibili, gasometri". Il dimensionamento e la individuazione delle aree portuali a terra e risultanti da colmata a mare nell'area fuori rada sono ormai completamente superati da quanto previsto dalla succitata VG PRP. In*

*particolare appare ormai improponibile la realizzazione delle dette colmate previste su Punta Rondinella.*

✦ *Piano Operativo Triennale del porto (2001-2003)*

*Piano che viene revisionato ed approvato annualmente dal Comitato Portuale allo scopo di individuare gli ammodernamenti e gli ampliamenti dello scalo necessario allo sviluppo delle attività portuali esistenti ed adottate.*

*Tra le opere di massima urgenza con priorità 1^ sono incluse:*

- *ampliamento del 4° sporgente e relativa darsena;*
- *completamento della strada dei moli;*
- *dragaggio e bonifica fondali;*
- *completamento colmata tra Punta Rondinella e Molo Ovest*
- *manutenzione straordinaria di calata 1 e calata 2.*

✦ *PUTT/P Con riferimento ai contenuti conoscitivi, il PUTT/P individua i cosiddetti "Ambiti Territoriali Distinti" ovvero le "emergenze" e/o "componenti ed insiemi di pregio" che costituiscono gli elementi caratterizzanti e strutturanti il territorio regionale dal punto di vista paesaggistico, oltre agli "Ambiti Territoriali Estesi" ove viene descritto il livello dei valori paesaggistici. il Piano perimetra gli ambiti territoriali Estesi (ATE) secondo valori A (eccezionale), B (rilevante), C (distinguibile), D (relativo) ed E (normale) laddove non è direttamente dichiarabile un valore paesaggistico. L'aria in oggetto non rientra in alcuna degli ambiti definiti precedentemente.*

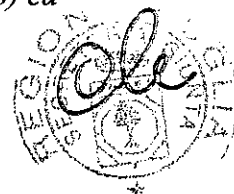
✦ *Piano Regionale Trasporti;*

*I principali interventi previsti dal PRT relativi all'ambito portuale sono:*

- *ammodernamento del collegamento della SS7 alla SS16;*
- *completamento del raddoppio della linea ferroviaria BA-TA;*
- *sistema dei nodi infrastrutturali (porti-aeroporti).*

✦ *Piano Operativo Nazionale (PON), POR e Progetti Integrati Territoriali (PIT).*

*Dall'analisi del PON e POR emerge una puntuale attenzione rivolta al completamento delle grandi direttrici ferroviarie sud - nord (corridoio adriatico) ed est-ovest corridoio tirrenico.*



*Nell'attuazione del POR la Regione Puglia ha inteso realizzare la formulazione di progetti integrati territoriali(PIT) . In Puglia sono presenti dieci PIT condivisi e partecipati , in particolare quello relativo all'area tarantina è il PIT n.6.*

### **Regime vincolistico**

#### **- zone sottoposte a vincolo paesaggistico(D.Lgs 42/04)**

*L'area di intervento è interessata dalla parte terza , Titolo primo del D.Lgs 42/04 che all'articolo 142 comma primo lettera a , definisce come beni paesaggistici " i territori costieri compresi in una fascia di profondità di 300 m dalla linea di battigia anche per i territori elevati sul mare"*

#### **- vincolo idrogeologico(RD 3267/1923)**

*L'area è esclusa dal vincolo idrogeologico;*

#### **- Aree naturali protette**

*In provincia di Taranto sono individuabili 4 aree naturali protette ai sensi della Legge n. 394 del 6/12/91 ossia:*

- 2 riserve naturali biogenetiche statali (Murge Orientali);*
- 2 riserve naturali regionali orientate (Bosco delle Pianelle, Riserve del litorale tarantino Orientale)*

*Tali aree presentano una o più specie naturalisticamente rilevanti della flora e della fauna.*

#### **- ZPS e SIC**

*Sulla base del DMA 25/3/05 nella provincia di TA sono presenti:*

- 8 proposti siti di interesse comunitario (SIC) tra cui Area delle Gravine, Mar Piccolo, Pineta dell'Arco Ionico ecc;*
- 1 zona di protezione speciale che corrisponde al SIC area delle gravine.*

#### **- Sito di interesse Nazionale (SIN) DM 10/1/2000**

*A seguito della Legge 9/12/98 n.426 " Nuovi interventi in campo ambientale "sono stati previsti i primi interventi relativi ad un programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale dei siti inquinati riportando un primo elenco di 17 siti di interesse nazionale tra cui quello di Taranto. L'area oggetto della definizione di SIN che comprende anche l'intervento progettuale è pari a 115.000 ha di cui 83000 di superficie marina , e si estende verso sud – est a partire dal molo polisettoriale comprendendo il mar piccolo, il*



mar grande e la salina grande. Al riguardo sono stati presentati vari piani di caratterizzazione per le aree a terra. In particolare per le aree a mare l'ICRAM ha presentato il piano di caratterizzazione ambientale dell'area marino- costiera prospiciente il SIN di Taranto. Esso costituisce la prima fase di indagine delle caratteristiche chimico-fisiche e microbiologiche dei sedimenti

**L'area oggetto di intervento progettuale rientra nell'ambito del SIN perimetrato con DM 10/1/2000. In particolare tale area coincide con un'area di colmata realizzata successivamente al 1986. Per tale realizzazione sono state utilizzate loppe e scorie di altoforno. Attualmente l'area è utilizzata dalla società Grandi Lavori FINCOSIT che ha ottenuto una concessione annuale per la realizzazione di tre vasche di stoccaggio provvisorie di cui solo una è effettivamente utilizzata per il deposito a terra di sedimenti marini da due diverse opere di dragaggio portuale (p40).**

L'area è stata oggetto di accertamenti preliminari nel 2002 che ha evidenziato il superamento dei valori di concentrazione limite dell'Allegato 1, Tabella 1, colonna B del DM 471/99 in un solo punto per il solo parametro Cromo totale. L'area stessa è stata sottoposta ad un successivo piano di caratterizzazione predisposto dalla Gas Natural International nell'aprile 2005 approvato con prescrizioni dalla Conferenza dei Servizi relativa al SIN di Taranto nell'Agosto 2005.

#### **Compatibilità dell'opera con il quadro programmatico**

L'area risulta in zona demaniale ed è regolamentata dal PRP del Porto di Taranto, essa appartiene al porto fuori rada e ricade nell'area di colmata la cui destinazione d'uso secondo il PRP vigente è quella industriale.

Secondo il PRG in itinere l'area scelta è indicata come zona di sviluppo.

Afferma l'azienda che si può definire che l'intervento risulta coerente con quanto previsto dagli atti pianificatori.

#### **D. Quadro di riferimento Progettuale**

##### **D.1 L'opera e la sua definizione**

Il progetto prevede la realizzazione di un terminale di ricezione e rigassificazione del GNL con una capacità pari a 8 GSMc/ anno. Tale terminale ricade all'interno del porto industriale di TA.

L'opera prevede tutti gli interventi infrastrutturali ed impiantistici necessari:





- alla navigazione in sicurezza in ambito portuale ed all'attracco delle navi metaniere nonché allo scarico del GNL dalle navi stesse (le così dette "opere a mare");
- al trasferimento ed accumulo del GNL in serbatoi di stoccaggio temporaneo nonché alla sua massificazione e misura fiscale prima dell'immissione nella rete di trasporto nazionale (così dette "opere a terra").

Il GNL è costituito principalmente da metano (83.2-99.3%) con un contenuto minimo di etano, propano ed N<sub>2</sub>. E' un liquido prodotto per liquefazione per sola refrigerazione alla T= -161 °C ed è estremamente volatile. Si presenta come un liquido prossimo al punto di ebollizione con una densità circa 600 volte superiore a quella che avrebbe a P atmosferica e T ambiente, ossia 0.45 t/mc contro circa 0.75 kg/mc. Ne consegue che essendo il rapporto tra la densità del liquido e quella del gas pari a  $600(450 \text{ kg/mc})/0.75 \text{ (kg/mc)}=600$ .

La necessità di mantenere tale prodotto a siffatte temperature richiede ovviamente soluzioni tecniche speciali.

Gli elementi fondamentali dell'industria del GNL sono:

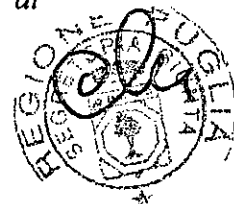
- b. i terminali di esportazione : si trovano sulle coste e sono destinati a liquefare il GN che viene successivamente caricato sulle navi metaniere;
- c. le navi metaniere: con una capacità di carico nel range 40.000-140.000 mc di GNL. Si tratta di imbarcazioni a doppio scafo molto sofisticate in cui i serbatoi di stoccaggio sono vincolati allo scafo interno. Allo scafo esterno viene invece demandata la funzione di resistenza agli urti;
- d. i terminali di importazione o ricezione: quale quello in progetto; che sono progettati per ricevere il GNL dalle metaniere, scaricarlo, stoccarlo temporaneamente, trasformarlo in fase gassosa e quindi immetterlo nelle reti di distribuzione.

Il mercato internazionale ha registrato nel corso del 2004 un traffico di  $287,7 \times 10^6$  mc di GNL corrispondenti a  $131,2 \times 10^6$  t. In questo contesto il Giappone occupa una posizione di rilievo con il 43,1 % importato rispetto al contesto mondiale.

## D.2 Il Porto di Taranto

Sulla base dei dati raccolti dall'autorità portuale di Taranto il movimento totale di merci sfuse è di 30-35 milioni di ton. annue.

Dal punto di vista funzionale si distinguono tre componenti:



- a. *il porto commerciale che comprende la Calata 1 , il 1° sporgente e la calata 2 ad Est (banchine commerciali), oltre al molo polisettoriale con la calata 5 all'estremità ovest (terminal contenitori)*
- b. *il porto industriale i cui accosti sono in concessione a società industriali(ILVA,AGIP,CEMENTIR) e che include gli sporgenti 2,3,4 e 5 , le calate 3 e 4oltre al pontile petrolifero*
- c. *il polo turistico costituito dal molo Sant'Eligio.*

*I pescaggi massimi sono di 25 m nel porto industriale (4° sporgente)e di 14 m nel porto commerciale (molo polisettoriale).*

*Il porto di Taranto rappresenta il terzo porto nazionale per volume di traffici.*

### **D.3 Individuazione del sito**

**Il terminale sorgerà in una zona definita dal Piano Regolatore vigente a destinazione industriale tra Punta Rondinella e la località Pino Solitario, a 2 km da TA su un'area di circa 8-9 ha, a 4 mslm.**

*Nella zona a Nord a ridosso dell'impianto corre la S.S. 106 Ionica oltre la quale sussiste l'ILVA, le cui acque di scarico sono convogliate in un canale di scolo situato subito ad Est del terminale. Ad Ovest, oltre la colmata, è presente la raffineria dell'AGIP Petroli. A Sud il sito confina con il mare . **Nella zona immediatamente antistante l'area in esame sarà necessario realizzare una colmata di circa 35000 mc ed inoltre per consentire l'attracco delle metaniere dovrà essere fatto un dragaggio dell'area interessata.***

### **D.4 Dati di progetto**

*Il terminale avrà una potenzialità complessiva annua di  $8 \times 10^9$  Smc di GN all'anno corrispondenti ad un volume **di 13.040.000 mc di GNL( 13.000.000 mcx 600=8x10<sup>9</sup> Smc/anno) con una media di due metaniere alla settimana.** I serbatoi di stoccaggio del GNL sono due con una capacità di 140.000 mc cadauno.*

### **Caratteristiche del complesso di ricezione e rigassificazione GNL**

*I cinque raggruppamenti principali di opere necessarie alla costruzione del terminale sono:*



1. infrastrutture a mare per accesso , manovra e attracco delle metaniere. Il terminale di attracco è costituito da un pontile su pali, lungo 603 m per consentire il collegamento tra la terraferma e la piattaforma di scarico del GNL di dimensioni pari a 1242 mq sviluppati in tre piani , posta sulla parte terminale del pontile ed utilizzata per l'attracco delle navi e di supporto dei bracci di scarico;

2. sistema di trasferimento e stoccaggio temporaneo del GNL costituito da due serbatoi criogenici con una capacità netta operativa di 140.000 mc ciascuno e che operano a  $T = -161$  °C. I serbatoi sono cilindrici costituiti da una parete interna in acciaio criogenico ed una esterna in cemento armato con l'intercapedine riempita con un isolante termico. Ogni serbatoio conterrà sei pompe di estrazione di tipo sommerso che invieranno il GNL all'impianto di rigassificazione ove operano i vaporizzatori.

Il trasferimento del GNL sarà effettuato mediante le pompe di scarico del GNL presenti sulle metaniere e tubazioni opportunamente coibentate. La portata di scarico del GNL è di circa 12000 mc/h. Per il sistema di scarico sono previsti tre bracci di scarico per il GNL ed una per i vapori di ritorno. Il GNL viene trasportato all'area di stoccaggio tramite due tubazioni operanti in parallelo.

E' parte integrante delle opere a mare la piattaforma di sostegno della parte terminale e dello scarico in atmosfera (candele/torce), del sistema di raccolta e trasporto degli scarichi gassosi , prodotti in situazioni di emergenza provenienti dalle valvole di sicurezza e dalle valvole di depressurizzazione dei serbatoi di GNL.

#### **D.4.1. Sistema di rigassificazione**

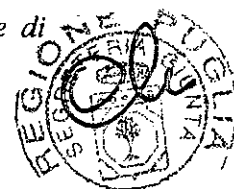
Si avranno due varietà di vaporizzatori della seguente tipologia:

- "**open rack (OR)**" usati in condizioni normali di esercizio e che utilizzano l'acqua di mare come vettore termico per la massificazione del GNL. La temperatura dell'acqua di mare dovrà mantenersi al di sopra dei 9°C;
- "**vaporizzatori a fiamma sommersa**" per le unità di rigassificazione di riserva.

Tale sistema è costituito da una vasca riempita con acqua dolce in cui è sistemato un sistema di tubi ad U in cui circola il GNL da vaporizzare tramite la combustione di una piccola parte del GN vaporizzato (circa 1,5%).

Occorre precisare che i serbatoi criogenici operano ad una pressione di 200 mbar, mentre i serbatoi della metaniera ad una pressione di 80 mbar ciò che consente di minimizzare i vapori di boil off.

Per tale sezione dell'impianto sono inoltre previsti i seguenti sistemi:



- a. sistema di compressione ossia i compressori di boil off aspirano i vapori di gas naturale dai serbatoi di stoccaggio temporaneo (vapori di boil off) e li inviano al condensatore ad una pressione di 5 bar per farli riassorbire dal GNL;
- b. condensatore di boil off che è un recipiente che consente il riassorbimento dei vapori di boil off da parte del GNL

La portata di GNL da vaporizzare è suddivisa in 5 unità OR e due unità SCV di emergenza. I vaporizzatori OR utilizzano l'acqua di mare come vettore termico (25000 mc/h di portata di acqua di mare).

#### **D.4.2 Impianti ausiliari e di servizio**

**Occorre citare i sistemi ad aria compressa, sistema azoto, gruppi elettrogeni, sistema antincendio ecc.**

Per la rigassificazione le prese di acqua mare saranno pari a 25000 mc/h che sono stoccate in un bacino di 33x12x7 suddiviso in 30 celle. L'acqua in uscita dai vaporizzatori verrà inviata ad una apposita vasca di raccolta e convogliata a mare per gravità attraverso due tubazioni da 1,4 m a distanza di circa 300 m dalla presa di acqua mare.

**Tutti gli scarichi gassosi dalle valvole di sicurezza non recuperabili con i vapori di boil off vengono convogliati verso una candela che li brucia.**

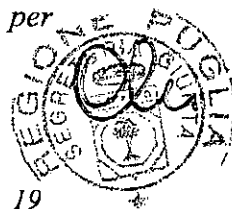
Il sistema antincendio del terminale è costituito da un serbatoio con acqua dolce ed il sistema di alimentazione dell'acqua è tale da fornire una portata d'acqua uguale a quella necessaria per combattere l'incendio provocato dall'incidente più grave maggiorato di 100 l/s per le manichette manuali.

I lavori di dragaggio devono assicurare la profondità d'acqua necessaria per le navi metaniere. Le profondità minime previste sono nella zona di manovra e di attracco di 14 e 14,5 metri per cui in relazione allo studio batimetrico effettuato si prevede un volume di dragaggio di **4.500.000 mc**

#### **5. opere civili principali ed accessorie.**

Occorre citare le opere civili per i serbatoi di GNL, per presa e scarico acqua mare; per fondazioni nell'area impianto, edificio uffici e guardiola ecc.

Per quanto riguarda la tempistica è previsto un periodo di tempo di tre anni per terminare tutte le opere relative all'impianto di GNL.



*L'investimento necessario per la realizzazione del progetto è stimato pari a € 439.250.000*

**Addendum 1: Bilancio dei vapori di boil off**

*Contributi alla formazione dei vapori di boil off:*

<i>fase operativa</i>	<i>U.M.</i>	<i>Scarico nave</i>	<i>Ricircolo</i>
<i>BO flash</i>	<i>Kg/h</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>BO calore pompe</i>	<i>"</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>BO linea trasfer.</i>	<i>"</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
<i>BO termico</i>	<i>"</i>	<i>2538</i>	<i>2538</i>
<i>BO piazzamento</i>	<i>"</i>	<i>25508</i>	<i>0</i>
<i>Totale vapori BO</i>	<i>"</i>	<i>28046</i>	<i>2538</i>

*Una parte dei vapori di boil off vanno restituiti alla nave per consentire alla stessa di mantenere inalterata la pressione operativa di 80 mbar. I vapori non restituiti alla nave devono invece essere traferiti al condensatore per essere riassorbiti.*

*Bilancio vapori di boil off in uscita dai serbatoi di stoccaggio del GNL*

<i>Fase operativa</i>	<i>U.M.</i>	<i>Scarico nave</i>	<i>Ricircolo</i>
<i>Tot. Vapori di BO</i>	<i>Kg/h</i>	<i>28046</i>	<i>3266</i>
<i>Vapori BO nave</i>	<i>Kg/h</i>	<i>5110</i>	<i>0</i>
<i>Vapori BO da tanks a nave</i>	<i>Kg/h</i>	<i>13681</i>	<i>0</i>
<i>Vapori BO a condensatore</i>	<i>Kg/h</i>	<i>14365</i>	<i>3266</i>

*Si nota come durante le fasi di scarico navi i vapori da gestire (28000 kg/h) sono una quantità assai più elevata di quelli che si formano sostanzialmente per boil off termico durante le fasi di non scarico nave (2538 kg/h). Ciò ha indotto a prevedere l'installazione di compressori di boil off dedicati durante le fasi di scarico della nave e compressori di taglia più piccola per la fase di non scarico nave*

**Addendum 2: Sistema blow-down e candela di scarico**



Tale sistema consente di raccogliere e convogliare verso una candela il gas proveniente dalle valvole di sicurezza e dalle valvole di depressurizzazione dei serbatoi GNL che non è possibile recuperare all'interno del condensatore di boil off.

L'altezza ed il posizionamento della candela di scarico è stato determinato considerando la dispersione del GN nell'ambiente circostante e l'irraggiamento termico riveniente da una accensione fortuita della nuvola di vapori di gas naturale. Ossia il sistema è stato progettato in modo tale da garantire un irraggiamento massimo al suolo inferiore a 5kW/mq limite consentito dalla normativa nazionale (UNI EN) ed internazionale (API 521) in tutte le aree dell'impianto occupate da apparecchiature e frequentate da personale. L'area circolare alla base della candela di scarico investita da un irraggiamento compreso tra i 5 e 9 kW/mq sarà accessibile solo ad operatori addestrati ed indossanti uno speciale abbigliamento. La candela di scarico è stata preferita alla torcia in quanto la torcia nell'area impianti è resa difficoltosa dall'esigenza di mantenere adeguate distanze di sicurezza sia dagli impianti che dalle aree esterne con riferimento alle massime radiazioni termiche ammissibili. La possibilità di ubicare una candela di scarico ad una quota adeguata tenuto conto che i vapori di boil off sono più leggeri dell'aria e che i regimi anemometrici tipici tendono ad allontanare i suddetti vapori da fonti di ignizione, hanno fatto ritenere che la candela di scarico possa essere la soluzione migliore. La candela di scarico è stata posta ad adeguata distanza dagli impianti si che l'eventuale e difficilmente probabile ignizione dei vapori di boil off non determini radiazioni termiche eccessive nei confronti degli impianti. L'azienda afferma che in fase di ingegneria di dettaglio potrà essere valutata l'applicazione di una candela intelligente cioè una candela normalmente fredda che in caso di emergenza possa funzionare da torcia.

#### D.5 Traffico di navi metaniere

Considerando l'utilizzo per l'80% dei casi di metaniere di stazza grossa (maggiore di 140.000 mc) ed il restante 20% di metaniere di stazza media (75.000 mc) si avrebbero:

$13.040.000 \times 0,80 / 140.000 = 75$  operazioni con grandi navi e

$13.040.000 \times 0,2 / 75000 = 35$  operazioni con navi di stazza media, per un totale di 110

operazioni anno ossia circa due navi metaniere alla settimana.

Il porto di Taranto



*Nel periodo 2000-2003 il movimento totale di merci sfuse è stato di 30-35 MT/a in seguito allo sviluppo anche del Terminal Container nel 2003 si è avuto un traffico di 4764 navi anno ossia circa 13 navi al giorno-*

## **E. Quadro di Riferimento Ambientale**

### **E.1 Generalità**

*Sono stati suddivisi gli impatti principali in :*

#### **a. Impatti significativi o primari quali:**

*quello attivo sul comparto idrico in relazione allo scarico di acque fredde dai vaporizzatori;*

*b. quello attivo sul comparto rifiuti: soprattutto in relazione ai rifiuti prodotti in fase di costruzione e dismissione,*

*-c. ed infine il comparto salute e sicurezza: per il rischio di incidenti rilevanti in quanto il GNL produce anche vapori infiammabili.*

**b. Impatti secondari** *intesi come impatti apprezzabili ma non tali da potere causare alterazioni ambientali significative e si riferiscono a:*

*- comparto atmosfera : impatti che sono contenuti durante le operazioni di costruzione e di dismissione e parimenti impatti contenuti e/o occasionali in fase di esercizio;*

*- paesaggio: riferito alla percezione visiva delle opere;*

*- traffico indotto: quasi esclusivamente nelle fasi di costruzione e di dismissione.*

#### **c. Impatti di entità trascurabile**

*- flora e fauna : impatto mitigabile sulle specie marine a seguito degli interventi sulla batimetria in area portuale ed allo scarico di acque fredde dai vaporizzatori;*

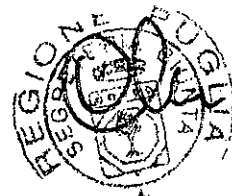
*- rumori e vibrazioni: impatti contenuti alle fasi di costruzione e dismissione oltre al traffico veicolare.*

**d. Impatti nulli o di entità non apprezzabile** *quali quelli che si riferiscono alle emissioni ionizzanti ed agli ecosistemi.*

### **E.2 Comparti interessati dall'opera sia in fase di costruzione che di esercizio**

#### **E.2.1 Comparto atmosferico**

*Dallo studio anemometrico effettuato si evidenzia l'assoluta prevalenza dei venti sia moderati che forti nelle direzioni S-E e N-O.*



Per quanto riguarda la qualità dell'aria del comune di Taranto, l'inquinamento non risulta limitato alla sola area urbana ma si estende a quella industriale in particolare la zona Tamburi. Considerando alcuni indicatori di criticità quali PTS, PM10, Benzene ed NOx si nota che i problemi sono essenzialmente ascrivibili alle PM10 e PTS.

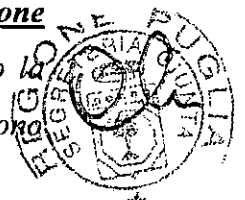
In generale le concentrazioni rilevate relative alle PTS e PM10 sono superiori al valore posto dal valore/obiettivo per cui il raggiungimento dell'obiettivo di qualità rimane di problematica attuazione. Le aree di maggiore criticità ambientale sono il rione Tamburi ed il quartiere Paolo VI.

### **Stima degli impatti**

Per quanto riguarda la fase di costruzione l'unico inquinante degno di nota è costituito dalle polveri che saranno al massimo contenute oltre alla presenza di quantità non rilevanti di CO<sub>2</sub>, CO, NOx ed SOx derivanti dai mezzi meccanici. Saranno applicate le normali misure di abbattimento delle polveri come misure mitigative.

Nella fase di esercizio esistono due unità che comportano la produzione di emissioni:

- a. **il sistema di rigassificazione del GNL** che è costituito da 5 vaporizzatori OR alimentati con acqua di mare e da due vaporizzatori SCV **vaporizzatori a combustione sommersa** nel caso di fuori servizio dei primi. Questi sono a fiamma sommersa e sono costituiti da un fascio di serpentine in cui passa il GNL da vaporizzare immerso in una vasca di acqua dolce mantenuta a T costante attraverso l'iniezione dei gas combustivi provenienti da un bruciatore che opera in eccesso di aria. Essi sono in grado di vaporizzare il 25% del GNL e fungono quindi da riserva parziale ai vaporizzatori ad acqua per cui i gas che si formano sono CO, CO<sub>2</sub> ed NOx. I valori di CO ed NOx sono contenuti nei limiti rispettivamente di 80 e 50 mg/Nmc.
- b. **la candela di scarico** per lo smaltimento eccezionale dei vapori di boil off. Essa ha lo scopo di smaltire i vapori di boil off in condizioni anomale previa combustione in condizioni controllate. Le emissioni in atmosfera sono costituite da CO<sub>2</sub>, CO, NOx e polveri prodotte in misura limitata dalle candele di scarico vapori di boil off (vapori che si formano all'interno dei serbatoi di stoccaggio) e dai vaporizzatori a fiamma sommersa (SCV **vaporizzatori a combustione sommersa**). Il quantitativo di vapori di boil off viene limitato aumentando la pressione di esercizio dei contenitori. In ogni caso i vapori di boil off vengono recuperati ed inviati dopo compressione al condensatore.





### Inquinamento da traffico da navi

L'aumento delle emissioni in atmosfera dovuto all'incremento del traffico marittimo pari a 100 navi /anno pari a circa 2 navi alla settimana va considerato trascurabile.

### E.2.2 Comparto suolo e sottosuolo

Dall'alto verso il basso si possono riconoscere le seguenti formazioni geologiche:

- c. Calcarea di Altamura
- d. Calcarenite di Gravina
- e. Argilla del Bradano
- f. Calcareniti di M.Castiglione
- g. Ghiaie e sabbie pleistoceniche marine.

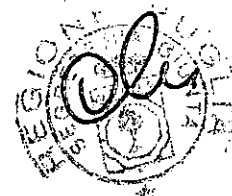
### E.2.3 Comparto idrico

La grande diffusione delle rocce permeabili determina un rapido assorbimento dell'acqua meteorica che cade in questa zona in un range medio di 450-575 mm. Ne risulta che non esiste una vera idrografia superficiale. In alcuni tratti tuttavia affiorano sedimenti impermeabili e si sviluppano modesti corsi d'acqua che diventano più consistenti presso la costa dove scorrono i fiumi Tara, Lenna e Lato.

L'acqua di mare dei vaporizzatori viene dopo il prelievo filtrata e clorata ed inviata ai 5 vaporizzatori alla portata di 5300 mc/h. (26,5mc/h) cadauno, con una diminuzione

massima di temperatura di 6 °C tra ingresso ed uscita dei vaporizzatori. L'acqua in uscita dagli scambiatori viene accumulata in vasche di raccolta poste sotto gli scambiatori e scaricata a mare tramite un condotto.

Inoltre per quanto riguarda gli effetti del raffreddamento delle acque sul biota marino i modelli diffusionali utilizzati hanno previsto un possibile abbassamento della temperatura delle acque di 1°C ad una distanza di 500 m dallo sbocco in direzione Notale cioè tale da non causare interferenze negative sulla vita acquatica.



Secondo la normativa vigente i valori limite di T delle acque allo scarico non devono superare i 35°C né provocare una variazione di temperatura superiore a 3°C oltre i 1000 metri di distanza dal punto di immissione.

E' previsto un sistema di raccolta delle acque meteoriche e di lavaggio.

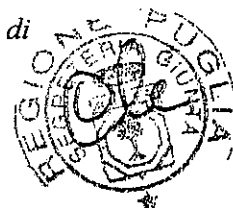
In sintesi gli utilizzi idrici prevalenti sono i seguenti:

Utilizzi idrici	acqua di mare	acqua industriale	acqua potabile	acqua demineralizzata (autobotti)
rigassificazione open rack	SI			
rigassificazione a fiamma sommersa				SI
rete antincendio	ausiliaria	primaria		
usi industriali (raffreddamento e lavaggio)		SI	recupero	recupero
Usi civili			SI	

### E.2.3.1 Lavori di dragaggio

Il volume delle materiale da dragare è di circa 4.450.000 mc. e gli effetti collegati alle operazioni di dragaggio sono:

- diffusione in aree non inquinate di eventuali inquinanti presenti nei sedimenti sollevati;
- alterazione delle caratteristiche chimico-fisiche del corpo idrico soprattutto per quanto riguarda la torbidità;
- inquinamento dell'acqua di mare legato ad eventi accidentali durante la fase di stoccaggio del materiale dragato.



*Per verificare la qualità dei sedimenti dragati è stata eseguita una campagna d'indagine sulle caratteristiche dei sedimenti marini dalla società SOIL che oltre ad evidenziare il rispetto dei limiti previsti dal D.Lgs 471/99 hanno consentito di appurare che non sono prevedibili fonti di rilevante inquinamento per l'ambiente marino.*

*Le navi metaniere con un pescaggio di 8.7-9.5 m produrranno un impatto sulla torbidità abbastanza limitato data la profondità del fondale a circa 14 m.*

*I fanghi di dragaggio saranno pari a circa 4.500.000 mc e dai carotaggi effettuati essi risultano conformi ai limiti del DM 471/99 per cui possono essere utilizzati come terreno di colmata.*

*Tale area è stata sottoposta da parte della Gas Natural International ad un piano di caratterizzazione approvato con prescrizioni dalla Conferenza dei Servizi relativi al SIN di TA dell'agosto 2005.*

*In conclusione la zona ove sorgerà il terminale appartiene al porto fuori rada e ricade nell'area di colmata, la cui destinazione d'uso secondo il PRP è quella industriale, ne deriva che non esistono limitazioni alla costruzione di tale infrastruttura.*

*L'esigenza di eseguire dragaggio nell'area è derivata dai rilievi batimetrici dell'area in oggetto. Si è riscontrato che mentre nella zona del porto antistante il terminal container le profondità sono intorno ai 14-15 m progredendo verso Est il fondale diventa meno profondo fino ad arrivare a valori di 7 m nella zona in cui è previsto la realizzazione della piattaforma di scarico e del pontile di collegamento.*

*Il fondale è costituito da due distinte stratificazioni di materiale:*

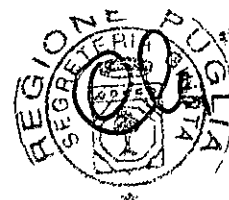
- a. quella superficiale costituita da argille, fanghi e ghiaia (s=3-4m);*
- b. quella più profonda costituita da sedimenti fini quali sabbia fine, ghiaia e frammenti di rocce.*

*Sono state condotte dalla Società SOIL analisi chimiche sui seguenti parametri:*

- metalli pesanti As, Cd, Fe, Hg, Ni, Cu, Pb, Zn, Cr(VI);*
- IPA;*
- IFROCARBURI TOTALI;*
- TOC*

*Sono stati eseguiti 15 carotaggi con campioni prelevati alle seguenti profondità delle carote :*

*10-30 cm; 30-50cm; 100-120 cm; 180-200; 200-220 cm; 220-240 cm; 240-260cm, 260-280 cm; 280-300 cm per un totale quindi di (15x9)135 campioni che per 21 analiti esaminati comportano la determinazione di 2835 risposte analitiche.*



In ogni caso le risposte analitiche risultano inferiori ai limiti previsti dal DM471/99

## **D. Prevenzione dei rischi incidentali e Sicurezza**

### **D.1 Rischio connesso al traffico navale**

Per quanto riguarda il rischio connesso al traffico navale è stato eseguito uno studio ad hoc che si articola nei seguenti paragrafi:

✚ **quadro normativo di riferimento** (D. Lgs 334/99 "Attuazione della Direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" ed il DM 16/5/01 n.293 che è il regolamento di attuazione della Direttiva 96/82/CE;

✚ **caratteristiche del GNL in relazione alla sicurezza**

Il GNL viene liquefatto per sola refrigerazione a  $T^{\circ}C -161$  il che comporta ovviamente soluzioni tecnologiche avanzate per il trattamento e stoccaggio dello stesso. Dal punto di vista della sicurezza, la pericolosità del GNL è da addebitare quasi esclusivamente all'infiammabilità dei vapori miscelati con l'aria. I vapori di metano riscaldati a  $-112^{\circ}C$  sono più leggeri dell'aria ciò che consente in ambiente aperto la loro facile diffusione in atmosfera. Gas prodotti a causa dell'incremento della temperatura del GNL la cui composizione dipende da quella dello stesso GNL( azoto e metano sono le frazioni più volatili e la concentrazione dell'azoto può essere anche 20 volte superiore a quella del GNL).

Il GNL non è tossico ed in caso di rilascio evapora istantaneamente bollendo. Una nuvola di gas naturale-aria può prendere fuoco qualora la concentrazione in volume del gas in aria sia compresa tra il 5% ed il 15%.

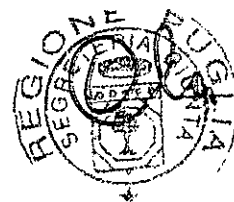
✚ **analisi dei rischi connessi alle opere a terra**

L'analisi dell'origine degli eventi incidentali (rilascio di sostanze che danno luogo a incendio od esplosione) è stato condotto attraverso lo studio di tre casistiche:

1. analisi storica;
2. rotture casuali imprevedibili (cosiddette RANDOM);
3. cedimenti di apparecchiature per deviazioni di processo (da analisi HAZOP).

Per quanto riguarda l'ultimo punto è possibile individuare attraverso l'analisi di operatività le possibili anomalie con potenziali conseguenze pericolose di cui le principali sono :

- alta pressione linea trasferimento GNL ai serbatoi;



- pressurizzazione anomala serbatoi nave;
- depressurizzazione " " "
- invio liquido a linea vent
- fuoruscita GNL da PSV tetto
- pressurizzazione o depressurizzazione serbatoio GNL

Sulla base di tale studio l'elenco dei Top Event risulta:

- a. rilascio di GNL da braccio di scarico di nave o linea di trasferimento;
- b. rilascio da PSV serbatoio per roll-over;
- c. rilascio da PSV serbatoio (boil off termico);
- d. rilascio da PSV serbatoio (boil off nave);
- e. vuoto nel serbatoio GNL

E' stata quindi calcolata la stima delle frequenze di accadimento che ha fornito i seguenti risultati:

- a. rilascio di GNL da braccio di scarico di nave o linea di trasferimento  $8,96 \times 10^{-13}$
- b. rilascio da PSV serbatoio per roll-over  $1,53 \times 10^{-8}$ ;
- c. rilascio PSV serbatoio (boiloff termico)  $7,21 \times 10^{-9}$ ;
- d. rilascio PSV serbatoio (boil off nave)  $2,73 \times 10^{-10}$ ;
- e. vuoto nel serbatoio GNL  $2,04 \times 10^{-8}$

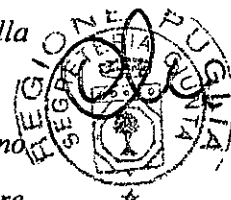
Per arrivare a questi risultati è stata utilizzata una metodologia del tipo FAULT TREE (albero dei guasti).

Per la determinazione della frequenza di accadimento relativa ad eventi di tipo RANDOM determinati sulle tratte critiche dell'impianto quali la linea compressione vapori, la linea trasferimento GNL ai vaporizzatori; il collettore compressore vapori di boil off ecc la frequenza di rottura effettiva le frequenze di accadimento sono dell'ordine di  $10^{-5}$  -  $10^{-6}$  eventi /anno

#### **analisi dei rischi connessi al traffico navale**

Sulla base di uno studio effettuato dal titolo "Terminale di ricezione e rigassificazione nel Porto di Taranto- Studio delle manovre, dei rischi e della operatività dell'accesso marittimo" sono state tratte alcune principali conclusioni che si riferiscono alla chiusura del terminale collegata a determinate condizioni di vento e visibilità.

Nella seconda parte dello studio sono state effettuate simulazioni in tempo reale e sono state simulate 32 differenti situazioni ivi inclusi gli stati di carico e di zavorra, manovre



di entrata ed uscita, manovre di evoluzione, oltre a riprodurre situazioni accidentali addivenendo a conclusioni e raccomandazioni utili quali ad esempio:

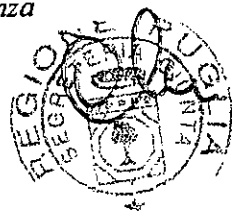
- le manovre di avvicinamento con  $v=14$  m/s in direzione S-O non sono sicure;
- l'ampiezza del canale di navigazione è sufficiente per le manovre di avvicinamento in sicurezza;
- una flotta di 4 rimorchiatori non è sufficiente a guidare una metaniera da 135000 mc di carico GNL nelle manovre di attracco.

L'attenzione deve essere rivolta alla possibilità che incidenti di particolare gravità presso le installazioni vicine al sito dell'area del rigassificatore possano accadere per effetto sia del terminale che degli altri insediamenti. A tale riguardo è stato osservato che sia il canale di accesso che la piattaforma di scarico si trovano a distanze dai serbatoi della raffineria tali da scongiurare qualsiasi effetto domino ed in particolare le distanze della piattaforma dai serbatoi della raffineria distano dai 775 ai 910 metri

#### Addendum

1. Secondo gli estensori dello studio l'impatto più significativo dell'opera sul traffico si avrà durante la fase di costruzione per le diverse attività di cantiere, impatto che resta tuttavia limitato al periodo di costruzione.

2. Il traffico via mare nel porto di Taranto è stato stimato nel 2003 in circa 4764 navi all'anno (ossia 13 al giorno) di cui 1828 riguardanti il molo polisettoriale e la calata 5. Di queste ultime la maggior parte è costituita da navi container, mentre le altre sono navi di stazza inferiore che trasportano merci. L'impatto più consistente si avrà nella fase di esercizio e consisterà nell'aumento del numero di navi in arrivo compreso tra il 4 e il 10% a seconda della stazza delle navi. Poiché esistono zone di attesa non esistono problemi nella gestione dei punti ove concedere alle navi di mettersi alla fonda in attesa di ingresso anche in presenza del previsto aumento di traffico. Per quanto riguarda la gestione di traffico fuori rada dal Mare Grande è plausibile ritenere che l'incremento di traffico – in termine di numero di navi – sarà compreso tra il 10% ed il 20% circa in virtù della maggiore convenienza a fare viaggiare navi di grosse dimensioni. Pertanto visto il traffico attuale in accesso alla parte fuori rada di circa tre navi al giorno la capitaneria potrà gestire senza difficoltà logistiche il traffico incrementato per effetto del nuovo terminale.



3. Durante la fase realizzativa sarà impiegata una forza lavoro di circa 600 unità, mentre nella fase di esercizio si stimano opportunità di occupazione di circa 80 unità di profilo professionale medio-alto e 350-400 unità come indotto.

#### **E. Risposte ai principali quesiti**

**Il Comitato contro il rigassificatore ha presentate le seguenti principali osservazioni:**

1. **Ricorso alla CE per omissione da parte della GAS NATURAL della valutazione di incidenza in quanto il sito del rigassificatore si trova "nelle vicinanze" dell'Isola di San Pietro sede di un Posidonieto.**

Si resta in attesa del ricorso presentato all'UE anche se le distanze dal posidonieto risultano di gran lunga superiori a quelle forniteci in sede di audizione (circa 900 m)

2. **mancata valutazione del rischio di incidente di collisione con un sommergibile nucleare.**

Dato per scontato che nel Porto di Taranto possa transitare qualche sommergibile nucleare, poiché è prevedibile che le rotte dei sommergibili nucleari siano coperte da segreto militare, penso sia opportuno smistare tale quesito alla Commissione VIA Nazionale onde il Ministro competente possa dare ragguagli al riguardo.

3. **Omissione del fenomeno di fumigazione**

Tale fenomeno è dovuto al fatto che i vapori di boil off non hanno esclusivamente una via ascensionale ma che in particolari condizioni il metano si mescola rapidamente ricadendo verso il basso (fumigazione). Ciò potrebbe avvenire quando l'aria che fluisce su differenti superfici (mare-terra) potrebbe dare luogo ad uno strato limite termico interno detto TIBL (thermal internal boundary layer) che ha la struttura di un profilo parabolico che si estende dalla linea di costa fino ad una distanza sottovento verso terra. In tale caso quando il pennacchio di metano incontra il TIBL il materiale si mescola rapidamente ricadendo verso il basso.

4. **dragaggi ed impatto sull'ecosistema marino**

Si tenga presente che le indagini effettuate dalla GNL non possono ritenersi esauritive in quanto trattandosi di Sito di Interesse Nazionale dovranno essere eseguiti carotaggi e determinazioni analitiche ulteriori validate dalla presenza di un organo pubblico quale

#### **F. Conclusioni dello studio VIA**

**Dal punto di vista tecnico si portano all'attenzione del Comitato le seguenti conclusioni:**



A. *Risulta poco approfondito il problema dei fanghi di dragaggio che nella misura di circa 4.500.000 mc ,si afferma , sulla base di test iniziali non facilmente estrapolabili all'intera area, che dovranno essere impiegati per operazioni di riempimento .Non viene nello studio preso in considerazione alcuna altra alternativa a quanto sopra. E' ben noto , come fra l'altro citato nello studio SLA, che alcune determinazioni analitiche effettuate dall'ICRAM sui fanghi di dragaggio prelevati presso il sito ove è previsto il rigassificatore, hanno evidenziato concentrazioni di cromo totale superiore a quella prevista dalla normativa ex lege 471/99 con l'inevitabile trasformazione dei fanghi in rifiuti.*

B. *Non è stato sufficientemente approfondito il fenomeno della fumigazione o del TIBL ( thermal internal boundary layer ) che potrebbe essere causa di incidente rilevante - Tale fenomeno è dovuto al fatto che i vapori di boil off non hanno esclusivamente una via ascensionale ma che in particolari condizioni il metano si mescola rapidamente ricadendo verso il basso(fumigazione). Ciò potrebbe avvenire quando l'aria che fluisce su differenti superfici (mare-terra) potrebbe dare luogo ad uno strato limite termico interno detto TIBL) che ha la struttura di un profilo parabolico che si estende dalla linea di costa fino ad una distanza sottovento verso terra.In tale caso quando il pennacchio di metano incontra il TIBL il materiale si mescola rapidamente ricadendo verso il basso laddove potrebbe causare pericolo di esplosione.*

*Dopo tali rilievi tecnici è anche opportuno portare all'attenzione del Comitato i seguenti accadimenti avvenuti nell'area tarantina a partire dal 2005 ,epoca di presentazione dello studio in questione alla Regione Puglia :*

**C. Richiesta di ampliamento della capacità lavorativa della raffineria dell'ENI dagli attuali 6,5 ad 11 milioni di tonn/anno di petrolio.**

*Quanto sopra comporterà l'installazione dei seguenti nuovi impianti:*

- Una nuova unità integrata Topping/vacuum per lavorare 12000 t/d di grezzo;
- Una nuova unità di desolforazione gasoli per tenore di zolfo pari a 10 ppm (Euro 5)dimensionata per una capacità di 6500 t/d,
- Una nuova unità di trattamento GPL (desolforazione) per rimuovere H2S e mercaptani dal GPL (10000 kg/h);
- Interconnecting per processo e servizi. Oleodotto per il trasporto dei prodotti intermedi al petrolchimico di Brindisi
- Collegamento via oleodotto con nuovo centro logistico in Campania

**D. Richiesta di una nuova CENTRALE per la produzione di energia elettrica ubicata presso la raffineria ENI che prevede l'esercizio del NUOVO CICLO COMBINATO (270 MWe)**

**E. Richiesta di una nuova Centrale per la produzione di energia elettrica da parte dell'ILVA per una un potenzialità di 650 MWe.**





*Quindi un insieme di opere che andrebbero ulteriormente ad appesantire una situazione ambientale già oggi poco sostenibile per la vicinanza delle richieste impiantistiche effettuate all'area scelta per la localizzazione del rigassificatore (Punta Rondinella) ove sono localizzati i seguenti megaimpianti: la raffineria ENI, l'ILVA SpA, Cementir oltre ad aziende minori nel campo dello stoccaggio dei carburanti .*

*D. Aggiungasi a quanto sopra la situazione acclarata di degrado dei comparti atmosfera ed acque dell'area di Taranto come del resto certificato dal DM 10/1/2000, che ha sancito la perimetrazione del sito di interesse nazionale di Taranto che include l'area cui è destinato il rigassificatore fa parte.*

*E. Obiettivamente si è in presenza di una situazione ambientale molto critica resa più acuta negli ultimi tempi dalla consapevolezza delle quantità di diossine quotidianamente sversate in atmosfera dall'impianto di agglomerazione dell'ILVA di Taranto. Risulta ormai acclarato che almeno il 50% della diossina totale emessa nei fumi dalle industrie italiane riviene dall'impianto di agglomerazione dell'ILVA di Taranto.*

- ✓ *Tutti questi fatti postulano l'adozione del principio di precauzione e concorrono a fornire da parte del Comitato Reg.le di V.I.A. un parere negativo di compatibilità ambientale sullo studio VIA presentato.*

**ADEMPIMENTI CONTABILI DI CUI ALLA L.R. N. 28/01 e s. m. ed i.**  
Dal presente provvedimento non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

L'Assessore relatore, sulla base delle risultanze istruttorie, come innanzi illustrate, propone alla Giunta l'adozione del conseguente atto finale, rientrando il medesimo nella fattispecie di cui all'art. 20, comma 1, L.R. 11/2001 e della lett. f) c.4, art.4, L.R. n.7/97.

### LA GIUNTA

Udita la relazione e la conseguente proposta dell'Assessore all'Ambiente;  
Vista la sottoscrizione posta in calce al presente provvedimento dal Dirigente del Settore Ecologia e dal funzionario istruttore;  
Ad unanimità di voti espressi nei modi di legge

### DELIBERA

- ✓ di esprimere, nell'ambito del procedimento Ministeriale di V.I.A., **parere sfavorevole** per la realizzazione ed esercizio nel comune di Taranto di un terminale di rigassificazione, proposto dalla Gas Natural Sdg S.A. - Avda. De America, 38 - Madrid, per tutte le motivazioni e con le prescrizioni espresse in narrativa e che qui si intendono integralmente riportate;
- di notificare il presente provvedimento al Ministero dell'Ambiente a cura del Settore Ecologia.



IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

(Dr. Romano Donna)

IL PRESIDENTE DELLA GIUNTA

Dr. Nichi Vendola

I sottoscritti attestano che il procedimento istruttorio loro affidato è stato espletato nel rispetto della vigente normativa regionale, nazionale e comunitaria e che il presente schema di provvedimento, dagli stessi predisposto ai fini dell'adozione dell'atto finale da parte della Giunta Regionale, è conforme alla risultanze istruttorie.

Il Funzionario istruttore (Sig.ra C. Mafrica)

*C. Mafrica*

Il Dirigente dell'Ufficio V.I.A. (Ing. G. Russo)

*G. Russo*

Il Dirigente di Settore (Ing. A. Antonicelli)

*A. Antonicelli*

L'Assessore proponente  
Michele LOSAPPIO

*M. Losappio*

Il presente provvedimento è esecutivo

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

(Dr. Romano Donna)

*R. Donna*

REGIONE PUGLIA  
SEGRETARIA GIUNTA

La presente copia, composta da n° 33 fascicoli, è  
contenuta nell'originale depositato presso la  
Segreteria della Giunta.

6 AGO 2008

*R. Donna*

