



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

Al Direttore Generale della Direzione
Generale per la Crescita Sostenibile
e la Qualità dello Sviluppo
Dott. Oliviero Montanaro
CRESS-UDG@minambiente.it

**OGGETTO: [ID_VIP: 5559] Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. relativa al progetto di Rifacimento dell'esistente pontile secondario a servizio del terminale di rigassificazione di GNL di Panigaglia, localizzato nel Comune di Portovenere (LP).
Proponente: SNAM GNL Italia
Nota tecnica.**

Con istanza prot. 4096 del 17/09/2020, acquisita al prot. MATTM/74500 del 24/109/2020, la Società SNAM GNL Italia ha chiesto l'espletamento di una valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., per il progetto di cui all'oggetto.

Unitamente alla richiesta di valutazione preliminare è stata trasmessa la lista di controllo con allegati vari, la quale risulta predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul portale delle Valutazioni e autorizzazioni ambientali VAS-VIA-AIA (www.va.minambiente.it) e al decreto direttoriale n. 239 del 03/08/2017 recante "Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D.Lgs 16 giugno 2017, n. 104".

Analisi e valutazioni

Occorre in premessa evidenziare che per quanto concerne pregresse valutazioni ambientali riguardanti il complesso industriale in cui l'intervento si inserisce (impianto di rigassificazione di Gas Naturale Liquefatto, GNL), sebbene non citate dal proponente nella documentazione allegata all'istanza di cui trattasi, con decreto prot. DEC/VIA/569 del 09/09/2010, è stato espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni, in merito al progetto di ammodernamento e ampliamento della capacità di rigassificazione dell'esistente impianto. Detto progetto, che non risulta poi essere stato realizzato, non interessava il pontile oggetto di questa valutazione.

ID Utente: 16166

ID Documento: CreSS_05-Set_03-16166_2020-0020

Data stesura: 04/12/2020

✓ Resp.Set: Bilanzone C.

Ufficio: CreSS_05-Set_03

Data: 04/12/2020

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-57225074 – 5070 – e-mail: CRESS-5@minambiente.it

e-mail PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

Con riferimento al medesimo contesto industriale di rigassificazione, più di recente, la Società SNAM GNL Italia S.p.A. ha presentato un'istanza, ai sensi dell'art. 19 del DLgs 152/2006, di verifica di assoggettabilità a VIA per un progetto di realizzazione di una stazione di caricamento di GNL su autobotti/isocontainer. Il procedimento relativo a tale progetto è allo stato ancora in corso.

Con riferimento a quanto sopra, si osserva che la modifica proposta dalla SNAM GNL Italia ed oggetto di questo esame interviene a pochi mesi da quella sopra citata il cui esame, come detto, è ancora in corso e questo va considerato nell'individuazione dei possibili impatti aggiuntivi. Si considera, poi, come non sia giustificabile, in termini ambientali, il frazionamento dei progetti o degli interventi che insistono sul medesimo contesto progettuale poiché essi potrebbero comportare anche il rischio di un non esatto apprezzamento dell'impatto complessivo generato.

Posto quanto sopra, dal punto di vista delle valutazioni ambientali concluse ed in corso, relative all'impianto di rigassificazione, in base agli elementi informativi complessivamente forniti dalla Società proponente, si riassumono di seguito gli aspetti significativi della proposta progettuale, con particolare riguardo alla componente ambientale.

Il rigassificatore di Panigaglia è ubicato nel territorio comunale di Portovenere (Sp) e svolge attività di rigassificazione del GNL dalla fine degli anni '60. Il GNL viene ricevuto tramite navi metaniere che attraccano al pontile principale e da qui viene trasferito ai serbatoi di stoccaggio. Successivamente, esso è prelevato dai serbatoi e convogliato ai vaporizzatori che lo riportano allo stato gassoso al fine di essere immesso nella rete nazionale di trasporto del gas.

Il progetto, proposto dalla SNAM GNL Italia, riguarda il rifacimento dell'esistente pontile secondario, il quale necessita di interventi di manutenzione. Nell'ambito del rigassificatore, questo molo viene utilizzato esclusivamente per il trasporto mezzi o merci e materiali necessari all'esercizio dell'impianto. La società evidenzia che il molo viene utilizzato al fine di evitare il trasporto su strada.

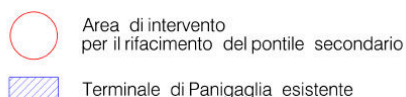


Figura 1 Ubicazione del rigassificatore di Panigaglia. Nel cerchio rosso è inquadrata l'area di intervento.

Il Piano Regolatore dei Sistemi Portuali, redatto ai sensi dell'articolo 5 comma 4 della Legge n. 84 del 28 gennaio 1994 ed approvato dalla Regione Liguria ai sensi dell'articolo 1 della Legge Regionale n. 9 del 12.03.2003, inserisce il sito di Panigaglia nell'ambito omogeneo di intervento 2, la cui funzione caratterizzante è di tipo industriale/commerciale.

Per quanto concerne i vincoli territoriali, l'impianto di Panigaglia è inserito in un contesto paesaggistico, storico/artistico ed ambientale su cui insistono diverse linee di tutele.

Esso, infatti, rientra tra le "Aree di notevole interesse pubblico" in base all'art. 136 del D. Lgs 42/04; è limitrofo alle aree paesaggistiche tutelate in base all'art.142 comma 1, lett. c e lett. g; ricade all'interno della parte a mare del SIR (ex SIN) Pitelli (D.M. 10 gennaio 2000 e successivo Decreto di perimetrazione D.M. 27 febbraio 2001); è compreso all'interno dell'area del Santuario Pelagos, zona marina di 87.500 km² che nasce da un accordo tra l'Italia, il Principato di Monaco e la Francia per la protezione dei mammiferi marini che lo frequentano; lambisce la ZSC "Portovenere - Riomaggiore -S. Benedetto" (IT1345005) e infine rientra all'interno del tratto di costa ligure tutelato come Sito UNESCO "Porto Venere, Cinque Terre, e Isole (Palmaria, Tino e Tinetto)" e come Parco Naturale Regionale di Portovenere, distanti rispettivamente dal terminale di Panigaglia 1 km e 1,4 km.

Le attività principali che porteranno alla realizzazione dell'opera progettuale sono:

- realizzazione di uno sporgente di larghezza di circa 22.50 m e lunghezza 10.50 m, mediante infissione di palancole metalliche tirantate e riempimento a tergo con materiale di cava di opportuna granulometria compattato per carichi di almeno 5 ton/m² a formazione di un piano a quota + 1.90 m SLMM
- realizzazione di una piattaforma di carico larga circa 22.50 m e lunga 10.50 m, con impalcato di calcestruzzo armato gettato in opera supportato da n°9 pali tubolari in acciaio a punta aperta di diametro di 1000 mm da infiggere nel terreno mediante vibroinfissore. Piano dell'impalcato a quota +1.90 m SLMM, dotato sul fronte di una serie di parabordi ad arco disposti in verticale ad interasse di 1.50 m e di n° 4 bitte di ormeggio da 50.0 tons;
- realizzazione di tre bricole di accosto e ormeggio posizionate in linea laterale e dotate di parabordi e bitte da 50.0 ton di ormeggio. Bricole costituite da monopali flessibili sormontate da piazzole operative per l'ormeggio e collegate da passerelle metalliche. Pali tubolari in acciaio a punta aperta diametro di 1200 mm da infiggere nel terreno mediante vibratura;
- modifica della viabilità interna all'impianto, con allargamento della sede stradale in corrispondenza della strada di collegamento Pontile-Viale per una larghezza pari a 4 m; il transito lungo questa via permette l'ingresso e l'uscita dei camion dal Terminale, sarà a senso unico alternato e gestito con opportuni semafori e segnaletica. Non è previsto l'abbattimenti di essenze arboree collocate nel giardino interno all'impianto.

Nella fase di cantiere è prevista la rimozione del vecchio pontile e la realizzazione del nuovo, nella fase di esercizio, invece, si utilizzerà il nuovo pontile esclusivamente per il trasporto di mezzi e merci, in funzione delle necessità del terminale.

Le risorse naturali che saranno utilizzate per la realizzazione dell'opera progettuale sono l'acqua, il cui approvvigionamento avverrà mediante allaccio alla rete esistente o attraverso autobotti. Essa sarà impiegata per la preparazione delle malte, calcestruzzi, vernici etc.; materiale di cava, necessario al riempimento dello sporgente, reperito presso cave autorizzate; materiali

costruttivi, come palancolati, pali in acciaio, cemento, briccole, bitte che verranno appositamente trasportati ed acquisiti presso il mercato nazionale; energia elettrica per eventuali generatori.

In merito agli impatti, la Società dichiara che in fase di cantiere essi saranno ascrivibili esclusivamente alle emissioni sonore, all'aumento del traffico veicolare, alla sospensione di sedimenti e alla permanenza nell'area di cantiere di un pontone; nella fase di esercizio, invece, le uniche fonti di disturbo sono attribuibili al traffico delle imbarcazioni in ingresso e in uscita dal terminale.

Tali impatti, dichiara la società, non determineranno interferenze significative sulle zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale, né sul suolo, né sul sottosuolo, né sulla componente atmosfera e precisa, altresì, che gli interventi si effettueranno in un contesto di pregressa contaminazione, e che quindi non causeranno ulteriori rilasci rilevanti. In merito alla possibile contaminazione dell'acqua, la società dichiara che la tipologia di lavori e lo spostamento dei mezzi a mare potrebbero determinare una temporanea risospensione dei sedimenti contaminati.

Per quanto concerne la produzione di rifiuti, la società afferma che essi saranno esclusivi della fase di cantiere e saranno costituiti dai materiali di demolizione della struttura esistente e dai rifiuti di cantiere per la realizzazione del nuovo progetto. Tutti i rifiuti prodotti saranno gestiti ed inviati a smaltimento dall'impresa appaltatrice dei lavori nel rispetto della normativa vigente.

Conclusioni

La modifica progettuale in questione riguarda lo smantellamento del pontile secondario posto nell'area del rigassificatore di Panigaglia e la sua ricostruzione *ex novo*. La società nel descrivere, anche con dettaglio la realizzazione dell'intervento, sostanzialmente ritiene che, il fatto che l'opera sia una mera sostituzione di un pontile esistente, sia condizione sufficiente a dimostrarne la compatibilità ambientale.

Sulla base di quanto argomentato dal proponente, si può concordare che in fase di esercizio, con ogni probabilità, non vi saranno impatti aggiuntivi o diversi da quelli generati dall'opera esistente, ma ci trova discordi con quanto affermato in merito alla fase di cantiere. Infatti, da ciò che si legge nella lista di controllo, questa fase, seppur di breve durata, comporterà una serie di interventi che determineranno alterazioni dello stato iniziale dei luoghi ma non ne sono stati stimati, in modo puntuale, gli effetti derivanti sulle componenti biotiche e abiotiche.

Occorre, al riguardo, evidenziare che l'area vasta in cui si inserisce l'opera, oggetto della proposta di rifacimento, è caratterizzata dalla presenza di emergenze naturalistiche talmente rilevanti per la conservazione della biodiversità da essere tutelate da direttive europee (Aree SIC della Rete Natura 2000), trattati tra nazioni (Santuario Pelagos) e riconosciute dall'UNESCO.

Trattandosi dunque di un intervento da effettuarsi in un contesto ambientale così delicato, non essendo disponibili, in questa fase, elementi sufficienti per effettuare la compiuta valutazione degli effetti significativi, diretti e indiretti, che le azioni previste in fase di cantiere potrebbero determinare sulla componente naturalistica e non essendo confortati dall'esistenza nelle pregresse valutazioni, svolte per altri progetti relativi al rigassificatore di Panigaglia, di stime degli impatti e annesse misure di mitigazione e/o compensazione riferite alla realizzazione di tale specifica opera, si ritiene che la modifica progettuale in argomento debba essere sottoposta ad una valutazione ambientale, secondo le disposizioni di cui all'art. 19 del D.Lgs. 152/2006.

Relativamente a quanto sopra, si rappresenta, peraltro, che, pur in presenza di elementi conoscitivi più di dettaglio, la valutazione richiesta, comprensiva di una definizione dell'interferenza delle attività di cantiere con un contesto ambientale delicato e complesso, oggetto di numerose tutele, che si presume debba anche essere corredata di una valutazione o uno screening di incidenza con riguardo ai SIC più prossimi all'area di intervento, non può essere condotta nell'ambito di un procedimento "*pre-screening*", ex art. 6, comma 9, che si connota quale procedimento speditivo solidamente ancorato nelle valutazioni ambientali già effettuate.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)