



Settore Tecnico

Servizio Ambiente – Pianificazione - Urbanistica
Via Vittorio Veneto, 2 - 19100 La Spezia
Tel 0187 742227
E mail provsp.emili@provincia.sp.it
PEC tutelaambiente.provincia.laspezia@legalmail.it
www.provincia.sp.it

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

Direzione Generale per la crescita
e la qualità dello sviluppo
Ex DVA - Divisione II - Sistemi di Valutazione
Ambientale
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
CRESS@Pec.minambiente.it

Regione Liguria

Dipartimento Territorio, Ambiente, Infrastrutture
e Trasporti
Settore Valutazione Impatto Ambientale
Via D’Annunzio, 111
16121 Genova
protocollo@pec.regione.liguria.it

Oggetto: Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.Lgs 152/2006 per “Progetto di realizzazione di una stazione di caricamento GNL su autobotti/isocontainer presso il rigassificatore di Panigaglia - Comune di Porto Venere” - **ID_VIP: 5069**.

Il progetto in esame prevede la realizzazione di alcune stazioni di carica GNL su camion/isocontainer direttamente al terminale di Panigaglia (baie di carico):

- realizzazione di 4 baie di carico per la carica delle autocisterne (portata di carica GNL: 70 m³/h per baia di carico; portata di recupero Boil-off Gas BOG: 1000 Nm³/h per baia di carico);
- installazione di 3 pompe di rilancio per consentire il trasferimento del GNL stoccato nei serbatoi esistenti del terminale verso le baie (una pompa con funzione di riserva); la pompa può carica 4 autobotti in contemporanea;
- adeguamento della strada interna al terminale funzionale al transito delle autocisterne, con allargamento della sede stradale in corrispondenza della strada di collegamento Pontile-Viale “A”, per una larghezza pari a 4 m; adeguamento del piazzale esistente con demolizione e rifacimento della recinzione esistente, allargamento del piazzale per consentire il raccordo con la strada esistente in uscita. Il piazzale dedicato alle baie di carico sarà ampio 1600 mq;
- adeguamento del sistema di collettamento delle acque meteoriche del piazzale delle baie di carico, che saranno coltate tramite un sistema misto di canalette grigliate e pozzetti di raccolta con tubazioni interrate e convogliate fino al sistema di raccolta esistente;
- installazione delle tubazioni necessarie ad alimentare il sistema;
- realizzazione di un fabbricato di attesa e controllo (dimensioni preliminari pari a 9mx2,5m, con basamento superficiale in c.a.);
- predisposizione di due aree di sosta delle autocisterne (adeguamento di piazzali esistenti già pavimentati per un totale di circa 450 mq).

La procedura di caricazione di un'autobotte, senza la necessità di raffreddamento della cisterna, ha una durata di circa 1 ora (i bracci di carico/tubi flessibili per il GNL e per il ritorno vapori sono connessi all'autocisterna manualmente dall'operatore). Il sistema di controllo comincia l'operazione di caricamento con un basso valore di portata, in genere 5 m³/h che viene successivamente innalzata fino al valore massimo di 70 m³/h. Una volta che il carico raggiunge il 90% del valore stabilito il sistema di controllo comincia a diminuire gradualmente il valore di portata fino a 15 m³/h. Tale valore è mantenuto fino alla fine del caricamento. Si stima pertanto che la caricazione di 4 autocisterne impiega nel complesso 1,5 h. Prima di cominciare il processo di caricamento, è prevista una procedura di raffreddamento che si attiva se la temperatura della cisterna risulta essere superiore ai -120°C. Il percorso delle autocisterne all'interno dello stabilimento GNL avverrà a senso unico percorrendo le strade esistenti dell'impianto. Le autocisterne accederanno all'impianto tramite il varco in prossimità del pontile in cui attraccherà la chiatta per poi percorrere la strada perimetrale d'impianto per raggiungere le pensiline di carico. Una volta completate le procedure di carico, l'autocisterna proseguirà il percorso lungo la strada perimetrale dirigendosi al varco in prossimità del pontile. Il tragitto delle autocisterne da e verso il terminale avverrà mediante trasferimento su chiatta. I camion saranno caricati al porto di La Spezia e attraverseranno il golfo quattro alla volta diretti all'impianto. Nei pressi del porto della Spezia è presente il casello dell'autostrada A15, da cui presumibilmente i camion imboccheranno l'autostrada in modo da poter uscire dalle aree abitate e dirigersi verso i distributori della rete nazionale. E' ipotizzato l'arrivo allo stabilimento GNL di 28 camion al giorno nell'arco di 16 ore lavorative (6-22).

Il progetto si inserisce all'interno di un contesto strategico più ampio, finalizzato anche ad incrementare le potenzialità e competitività dell'impianto di Panigaglia, garantendo servizi e prestazioni in linea con quelli erogati dai principali terminali europei. Il ricorso al GNL è parte integrante di un più ampio disegno di politica energetico-ambientale dell'Unione Europea che mira alla graduale transizione ad una low carbon economy attraverso la riduzione sostanziale delle emissioni inquinanti, il ricorso a carburanti puliti e l'utilizzo di fonti rinnovabili. Le 4 baie di carico saranno utilizzate per il caricamento di autocisterne con GNL che serviranno per approvvigionare la crescente rete dei distributori di GNL per autotrazione a livello nazionale. La Comunità Europea vuole incoraggiare gli Stati Membri ad adottare politiche che favoriscano la conversione dei mezzi pesanti diesel in mezzi a GNL, combustibile caratterizzato da emissioni di gas serra ed inquinanti trascurabili rispetto a quelli emessi da un odierno motore diesel.

Il progetto in esame, che rientra nella tipologia di cui all'allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 al punto h "modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti significativi e negativi", è soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA.

Nell'ambito dello **Studio preliminare ambientale** vengono valutati i possibili impatti sulle componenti ambientali sia in fase di realizzazione del progetto sia in fase di esercizio.

Si evidenziano alcuni aspetti ritenuti da questo Ufficio meritevoli di approfondimenti ulteriori:

- l'aumento del traffico navale dovuto alla realizzazione del progetto è valutato dal proponente come "irrisorio", in quanto dovuto al solo spostamento delle chiatte (7 al giorno) che trasportano le autocisterne dal porto della Spezia al pontile di attracco dello stabilimento GNL di Panigaglia;
- disturbo prodotto dall'incremento del traffico veicolare all'interno dello stabilimento in fase di esercizio: per tale problematica è stato prodotto uno studio per evidenziare le emissioni correlate con il transito dei mezzi conseguente alle modifiche impiantistiche, considerando sia il livello di emissioni di gas di scarico (NO₂, C₆H₆, CO) che di polveri (PM₁₀); i valori di ogni tipo di emissione sono risultati inferiori di almeno due ordini di grandezza rispetto ai limiti della normativa nazionale. L'eventuale emissione di sostanze odorigene nell'ambiente è, secondo il proponente, da ascrivere a concause accidentali durante la gran parte delle lavorazioni. In fase di esercizio le interferenze maggiori si riferiscono quindi alla movimentazione dei mezzi all'interno dell'area del terminale ed in misura minore alla strumentazione in funzione (baie di carico e pompe). Le simulazioni acustiche e le valutazioni relative alle emissioni in atmosfera svolte dal proponente non rilevano superamenti dei limiti in fase di esercizio e pertanto non vengono proposti sistemi di abbattimento specifici per rumore e polveri ma soltanto alcune misure generiche (spegnimento della chiatta in attesa al

pontile, muri in calcestruzzo tagliafiamma per contenimento del fuoco, spegnimento dei motori delle autocisterne in attesa nella chiatta, spegnimento dei motori delle autocisterne in attesa dentro il terminale).

Si prende atto delle misure di mitigazione proposte per la fase di cantiere al fine di ridurre le emissioni in atmosfera:

- bagnatura periodica delle superfici di cantiere in relazione al passaggio dei mezzi e delle operazioni di carico/scarico, con aumento della frequenza delle bagnature se in presenza di situazioni siccitose;
- ottimizzazione del carico dei mezzi di trasporto al fine di limitare il numero di viaggi necessari all'approvvigionamento dei materiali;
- nella movimentazione e carico del materiale polverulento sarà garantita una ridotta altezza di caduta del materiale sul mezzo di trasporto, per limitare al minimo la dispersione di polveri;
- riduzione della velocità di transito all'interno dell'area impianto in modo da garantire la stabilità dei mezzi e del loro carico;
- il trasporto di materiale sfuso, che possa dare origine alla dispersione di polveri, avverrà con mezzi telonati;
- durante le operazioni di carico/scarico dell'automezzo sarà sempre spento il motore;
- nelle aree di cantiere il materiale sarà coperto con teli traspiranti o comunque mantenuto umido in modo da minimizzare la dispersione di polveri,
- utilizzo di mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ovvero dotati di sistemi di abbattimento del particolato di cui si prevederà idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza;
- le macchine in uso opereranno in conformità alle direttive CE in materia di emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto;
- nel caso di accidentali sversamenti, le aree di cantiere e le aree di deposito dovranno essere provviste di un kit antinquinamento.

Si evidenzia, inoltre, che lo stabilimento di Panigaglia è in possesso di **Autorizzazione Integrata Ambientale n. 133 del 17.02.2014** (scadenza 16.02.2026) rilasciata dalla Provincia della Spezia per l'attività di cui all'allegato VIII alla Parte Seconda D.Lgs. 152/2006 punto 1.1 (combustione di combustibili in installazione con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 50 MW).

Detta autorizzazione sarà sottoposta a riesame complessivo entro il 17.08.2021 a seguito di pubblicazione nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea della DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2017/1442 DELLA COMMISSIONE del 31 luglio 2017 che stabilisce le conclusioni sulle migliori tecniche disponibili (BAT), a norma della direttiva 2010/75/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, per i grandi impianti di combustione.

A seguito di quanto previsto nel progetto in esame, fermo restando le conclusioni del procedimento di VIA, dovrà essere valutata la sostanzialità o meno della modifica allo stabilimento ed all'attuale ciclo lavorativo rispetto alla vigente AIA, preliminarmente all'esercizio della nuova attività prevista nello stabilimento di rigassificazione del Gas Naturale Liquefatto (GNL) sito in Panigaglia-Porto Venere. In particolare dovranno essere valutate le ricadute sulle matrici ambientali di cui alla vigente AIA nel nuovo assetto impiantistico:

- ***emissioni in atmosfera: eventuali ricadute dovute alla nuova fase lavorativa, ai nuovi macchinari, all'incremento del traffico mezzi pesanti all'interno dello stabilimento ed eventuali emissioni odorigene prodotte;***
- ***scarichi: impatto delle acque meteoriche sulle nuove aree di lavorazione;***
- ***rifiuti: incremento dei rifiuti generati dalla manutenzione delle nuove apparecchiature installate;***
- ***rumore.***

Distinti saluti

Il funzionario delegato
Dott.ssa Nori Emili