



-Alla Attenzione di:

- **Ministro del MITE**

via C. Colombo 44, 00147 Roma
segreteria.ministro@pec.minambiente.it

- **Ministero della Transizione Ecologica,**
Direzione Generale

per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo,
via C. Colombo 44, 00147 Roma;
cress@pec.minambiente.it



Oggetto: Trasmissione osservazioni relative al Progetto "SNAM rete GAS S.P.A. TERMINALE DI PORTOVESME ED OPERE CONNESSE", Codice procedura 7654

Si trasmette in allegato il documento che riporta le osservazioni della Legambiente Sardegna relative al progetto della Società SNAM RETE GAS S.P.A TERMINALE DI PORTOVESME ED OPERE CONNESSE, Codice procedura 7654.

Si trasmette inoltre il modulo per le osservazioni.

In attesa di un cortese riscontro si porgono cordiali saluti.

Cagliari li, 12/03/2022

<p>Responsabile Energia Legambiente Sardegna Vincenzo Tiana</p> 	<p>Presidente Legambiente Sardegna Annalisa Colombu</p> 
---	--

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____

(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

/La Sottoscritta **_Annalisa Colombu**

in qualità di legale rappresentante della Associazione

LEGAMBIENTE SARDEGNA _APS _____

(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato.

(Barrare la casella di interesse)

PROGETTO SNAM RETE GAS S.P.A. TERMINALE DI PORTOVESME ED OPERE CONNESSE
CODICE PROCEDURA 7654 _____

(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro _PROCEDURA DI SICUREZZA (RISCHIO RILEVANTE

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
 Ambiente idrico
 Suolo e sottosuolo
 Rumore, vibrazioni, radiazioni

- X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- X Beni culturali e paesaggio
- X Monitoraggio ambientale
- X Altro PROCEDURA DI SICUREZZA (RISCHIO RILEVANTE)

TESTO DELL' OSSERVAZIONE ESPOSTA NEL DOCUMENTO ALLEGATO

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX -DOCUMENTO CONTENENTE LE OSSERVAZIONI _____

(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)

Luogo e data _Cagliari 12/03/2022 _____

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante
Annalisa Colombu

(Firma)





- Al Ministro del MITE

via C.Colombo 44, 00147 Roma

- Al Ministero della transizione ecologica,

Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo,

via C.Colombo 44, 00147 Roma;

Oggetto: Osservazioni al progetto “SNAM RETE GAS TERMINALE DI PORTOVESME”

- *IL PROGETTO È DEL TUTTO INCOMPATIBILE CON LE NORME DI SICUREZZA INTERNAZIONALI E NAZIONALI PER IMPIANTI DI TALE DIMENSIONE - IL DRAGAGGIO PROPOSTO PER I FONDALI DEL PORTO E' DI UNA TALE RILEVANZA E DI ELEVATO IMPATTO AMBIENTALE DA RENDERLO INATTUABILE - L'UBICAZIONE DELLA FRSU NEL PICCOLO PORTO DI PORTOVESME CONTRASTA CON L'ATTUALE ASSETTO INDUSTRIALE E TRASPORTISTICO PASSEGGERI DA RENDERLO INCOMPATIBILE -SI RILEVA UN NOTEVOLE IMPATTO CON L'ASSETTO PAESAGGISTICO ESPRESSO NEL PPR ED IL SISTEMA DELLA RETE NATURA 2000 -INOLTRE ESISTE UNA TOTALE DIVERGENZA CON LE PROPOSTE DI SVILUPPO E VALORIZZAZIONE DELL'ASSETTO SOCIOECONOMICO DEL TERRITORIO -LEGAMBIENTE RITIENE QUINDI INACCETTABILE IL PROGETTO DI UBICARE UNA FRSU DI TALE INGOMBRO PROPOSTA DALLA SNAM A PORTOVESME*
- *- SI PROPONE IN ALTERNATIVA UN FORTE IMPULSO DELLE RINNOVABILI, CONSIDERATO CHE LE RISORSE NATURALI DELLA SARDEGNA SONO SOLE, VENTO E PAESAGGIO*

Premessa

Per esaminare compiutamente il progetto della Snam è necessario richiamare il contesto territoriale, ambientale ed energetico nel quale si inserisce.

In primis ricordiamo che la Sardegna è l'unica Regione che finora non è stata interessata dalla rete del metano.

La metanizzazione fu già tentata in maniera fallimentare nel 1996 (gassificazione del Carbone Sulcis) e nel 2005 con il progetto GALSI (progetto GasdottoAlgeria-Sardegna-Italia, che ottenne tutte le autorizzazioni dal Ministero Ambiente con apposito decreto, ma non fu realizzato).

Nel 2016 fu riproposta la metanizzazione attraverso la realizzazione di un metanodotto “dorsale nord-sud” della lunghezza di oltre 250 km. Nel frattempo gli accordi di Parigi del dicembre 2015 e le successive COP indicavano in maniera pressante la prospettiva della decarbonizzazione delle fonti energetiche e dei consumi. Si sviluppò quindi una intensa mobilitazione, promossa da Legambiente, che per la Sardegna proponeva di riconoscere il metano come una fonte utile, ma limitata alla gestione della transizione e, quindi, funzionale ad accelerare il phase-out dal carbone, con la realizzazione di modesti depositi costieri, dimensionati per soddisfare i bisogni energetici delle aree circostanti e contigue. Tale proposta fu raccolta a livello politico dal parlamento che nel settembre 2020 approvò un decreto con il quale si mise da parte la dorsale e si sostituiva con l'ipotesi dei depositi costieri nelle “virtual-pipeline”. In pratica si progettava di collegare la Sardegna ai terminal del continente con navi metaniere per il rifornimento di 4 depositi costieri collocati a

Porto Torres, ad Oristano (uno già realizzato con capienza da 9.000 mc sulla banchina del porto di Santa Giusta-Oristano), a Portoscuso ed a Cagliari (quest'ultimo progetto da 20.000 mc ad oggi già con autorizzazione VIA). Per attuare il Phase-Out entro il 2025 la prospettiva più praticabile è quella di realizzare depositi costieri di GNL della taglia di 10.000/ 20.000 mc con mini rigassificatori nei porti industriali, al servizio delle più importanti aree urbane ed industriali.

In sostanza i depositi costieri sono idonei e sufficienti a superare il periodo transitorio tra la chiusura delle centrali a carbone e lo sviluppo delle rinnovabili.

Legambiente Sardegna non ha una posizione pregiudiziale alla costruzione di infrastrutture energetiche, convenendo sulla necessità di dotarsi, nella presente fase di transizione energetica, di alcuni piccoli terminali di rigassificazione, a condizione che i singoli progetti vengano attentamente valutati, dimensionati ed "ottimizzati" in quanto a dislocazione, riduzione degli impatti, massimizzazione delle ricadute positive per l'area interessata e per l'area vasta.

Contesto istituzionale

La strategia delineata dall'attuale governo con riferimento agli scenari energetici della Sardegna oggetto di continue modifiche. È stato firmato dal ministro Cingolani un DPCM che delinea la strategia energetica per l'Isola e che, a sorpresa, non assegna un rilevante ruolo allo sviluppo delle rinnovabili, considerata la potenzialità territoriale della Sardegna in tale comparto ma, al contrario, al GNL.

Infatti:

- **Viene, finalmente e definitivamente abbandonata la ipotesi della grande dorsale NORD SUD**, sostituita dal progetto del "Virtual Pipeline" con depositi costieri e rigassificatori, che consiste in "...un servizio di trasporto del GNL a mezzo di navi spola dedicate", destinato a rifornire i depositi costieri di Oristano e Cagliari ed i terminali galleggianti FRSU (Floating Storage Regasification Unit) da ormeggiare nei porti di Porto Torres e di Portovesme, "...a partire, in normali condizioni di esercizio, dai terminali di Panigaglia e OLT";
- Si riconferma l'urgenza del "Phase-Out delle centrali termoelettriche a carbone";
- Si riconferma la priorità della "estensione della rete di trasmissione elettrica nazionale mediante la realizzazione del Cavo HVDC Sardegna – Sicilia, facente parte del *Tyrrhenian Link*, nella configurazione da 500+500 MW riferita al solo collegamento bipolare HVDC Sardegna-Sicilia;
- Si prevede lo sviluppo della elettrificazione dell'isola;
- Si prevede in modo marginale, e senza indicazioni precise, lo sviluppo delle Fonti di Energia da Fonti Rinnovabili.
- **La bozza di DPCM**, inoltre, sembra ignorare che la zona industriale di Portovesme presenta una situazione di elevato inquinamento che rischia di divenire ancor più critica per la proposta di riattivazione della raffineria di bauxite Eurallumina (ferma dal 2009). A tale

riguardo si ricorda che è tuttora in corso un processo per disastro ambientale contro la Eurallumina¹

Tutto ciò premesso l'Associazione ha esaminato attentamente il progetto SNAM "TERMINALE DI PORTOVESME" e formula le seguenti osservazioni:

- 1) **La SNAM**, incaricata di attuare le previsioni del governo, disattende la strategia del virtual-pipeline e prevede, in maniera sorprendentemente spropositata, di installare una super metaniera con rigassificatore a bordo, di **130.000 mc** e lunghezza di **300 metri**, da ormeggiare permanentemente per 25 anni alla banchina nella zona industriale del piccolo porto di Portovesme, il quale però è attualmente interessato dal transito dei traghetti passeggeri per Carloforte e dalle navi che trasportano i minerali di piombo e zinco, di bauxite e di carbone. Dalla super metaniera dovrebbe partire il metanodotto per servire la zona industriale e l'area della città metropolitana di Cagliari.
- 2) Come si rileva nello **Studio di Impatto Ambientale** relativo al progetto **SNAM TERMINALE DI PORTOVESME** (vedasi il punto 5.3.1. "Alternative Localizzative"), non è stata presa in considerazione alcuna alternativa di localizzazione, nonostante il fatto che la città metropolitana di Cagliari, principale area di utenza, dista oltre 80 chilometri ed il metanodotto per collegarla non sia ancora in essere e sia attualmente in fase di autorizzazione.
- 3) Considerato che per la fornitura di metano per la città metropolitana di Cagliari è stato già approvato con la VIA nazionale un deposito costiero nel porto canale di Cagliari, la scelta di collocare la FRSU a Portovesme risulta incomprensibile.
- 4) **Tale scelta risulta basata su presupposti che recentemente sono venuti a mancare, in quanto l'ENEL ha deciso di non convertire a gas metano la centrale Grazia Deledda, ed ha firmato un protocollo di intesa per la fornitura di energia elettrica da fonti rinnovabili alla Sider Alloys, ex ALCOA. Inoltre, la loro validità è compromessa anche alla luce delle considerazioni sul mutato contesto internazionale.**
- 5) L'unico utente industriale del gas nell'area di Portovesme sarebbe quindi, qualora venisse riattivata, l'Eurallumina.
- 6) **E' stata effettuata una analisi della normativa vigente a livello nazionale ed internazionale in merito alle misure di sicurezza vigenti per progetti simili, da cui risulta la totale incompatibilità del progetto in questione.**
- 7) Nel progetto SNAM TERMINALE DI PORTOVESME, contrariamente alle raccomandazioni dell'OMS, non viene descritto e documentato il territorio nel quale il medesimo progetto va ad inserirsi, quasi che non fosse prevista l'ubicazione in una zona popolata e, purtroppo, già

¹ L'area è classificata dallo Stato Sito di Interesse Nazionale (SIN). Si tratta di un'area contaminata molto estesa, classificata pericolosa e che necessita di interventi di bonifica del suolo, del sottosuolo e/o delle acque superficiali e sotterranee per evitare danni ambientali e sanitari.

altamente inquinata con conseguenze sanitarie gravissime sulla popolazione, come documentato da numerose attestazioni che vengono riportate al punto A) dell'ELENCO DOCUMENTI CONSULTATI, che correda le presenti Osservazioni. Non vengono inoltre prese in considerazione le potenziali pesanti ricadute negative, connesse alla particolare posizione geografica del sito, affacciato su un tratto di "mare interno" formato dal sistema insulare del Sulcis, che comprende le Isole di Sant'Antioco e di San Pietro, e dalla fascia costiera antistante che si estende a nord dell'istmo di Sant'Antioco fino alla tonnara di Porto Paglia, oltre il promontorio di Capo Altano (Portoscuso).

8) Il porto di Portovesme, distante poco più di 1 chilometro dall'abitato di Portoscuso, fu costruito tra gli anni '60 e '70 del secolo scorso per soddisfare le esigenze del traffico marittimo legato al polo industriale. Si tratta di un'infrastruttura di modeste dimensioni, contigua agli insediamenti industriali ed alle discariche di ceneri ENEL e fanghi rossi EURALLUMINA e da cui partono i traghetti per Carloforte. La rada comprende 5 punti di fonda, funzionali al porto, collocate nel canale di San Pietro e pertanto assai prossimi alle coste delle isole di San Pietro e Sant'Antioco. L'avvicinamento e l'accesso delle navi al porto può avvenire solo da nord, attraverso un canale dragato che consente l'accesso ad una nave per volta (vedasi il Regolamento del Porto Commerciale di Portovesme adottato con ordinanza 27/08). Ne consegue che l'arrivo delle navi gasiere per il rifornimento della FRSU e di quelle destinate a caricare il gas per portarlo altrove, previsto con frequenza ogni 4 giorni, costituisce una pesante interferenza col traffico marittimo dei traghetti e delle altre navi mercantili, con il rischio di congestione e di attese anche prolungate nei punti di fonda.

9) **Ulteriore forte criticità** riguarda il fatto che per poter ormeggiare la FRSU nella banchina indicata nel progetto, occorre innanzitutto realizzare un'altra banchina laterale da sostenere mediante una palificata con pali trivellati di 45 metri di profondità ed il dragaggio del porto fino a 14 metri dagli attuali bassi fondali. Il dragaggio del porto è oggetto di discussione fin dal 1993, in occasione della emanazione del piano di disinquinamento, ma non è stato mai attuato perché la stratificazione nei fondali di depositi di sostanze inquinanti (carbone, minerali di Piombo e Zinco, Bauxite etc) rende preventivamente necessaria l'attuazione di un piano di caratterizzazione molto impegnativo, con il relativo reperimento delle discariche opportune. Il progetto non considera gli ingenti tempi e costi della pur necessaria attività di caratterizzazione e smaltimento dei materiali inquinanti presenti nella zona da dragare.

10) Nello Studio di Impatto Ambientale l'analisi dell'ambito territoriale nel quale il terminale si colloca non presenta infatti alcuna valutazione degli impatti e delle ricadute negative sull'area vasta del progetto, che ricade interamente **nell'Ambito di paesaggio n 6 del Piano Paesaggistico Regionale e comprende ben 4 aree tutelate (ZPS ITB040027 "Isola di San Pietro", ITB040028 "Punta S'Aliga", ITB040029 "Costa di Nebida" e ITB042250 "Da Is Arenas a Tonnara")** e che, oltre a particolare pregio paesaggistico e naturalistico, ha tutte le caratteristiche indicate dalla IMO Resolution A.982(24), adottata il 1 dicembre 2005, al punto Agenda item 11:

“LINEE GUIDA AGGIORNATE PER L'INDIVIDUAZIONE E LA DESIGNAZIONE DI AREE MARINE PARTICOLARMENTE SENSIBILI: CRITERI ECOLOGICI, SOCIO-ECONOMICI O SCIENTIFICI PER L'INDIVIDUAZIONE DI UN'AREA MARINA PARTICOLARMENTE SENSIBILE”

10.1) Criteri sociali, culturali ed economici

- *Dipendenza sociale o economica – Un'area in cui la qualità ambientale e l'uso delle risorse marine viventi sono di particolare importanza sociale o economica, tra cui pesca, ricreazione, turismo e mezzi di sussistenza delle persone che dipendono dall'accesso alla zona.*
- *Dipendenza umana – Un'area di particolare importanza per il sostegno di attività tradizionali di sussistenza o di produzione alimentare o per la tutela dei beni culturali risorse delle popolazioni umane locali.*
- *Beni culturali – Un'area che riveste particolare importanza per la presenza di importanti siti storici e archeologici.”*

11) A tale proposito si ricorda l'importanza culturale del sito di Sant'Antioco, sede dell'antica Sulki, una delle città più antiche del Mediterraneo occidentale, ma anche le origini storiche degli insediamenti di Carloforte e Calasetta, depositari di tradizioni e culture di particolare peculiarità e rilevanza.

12) Si richiama inoltre quanto riportato nel Programma **“FLAG Sardegna Sud occidentale - STRATEGIA DI SVILUPPO LOCALE PARTECIPATIVO**, (Community Led Local Development – CLLD) Qualità e sostenibilità per uno sviluppo costiero integrato - DICEMBRE 2016 - Periodo di programmazione 2014/2020”.

13) Lo scenario che si prospetta, considerate l'ubicazione dei Punti di Fonda e Ancoraggio sui quali vengono collocate in attesa le navi mercantili, e presumibilmente anche le navi gasiere, come risulta dalla “Valutazione del Traffico Navale nell'Area di Progetto” è di forte impatto sul traffico da diporto che risulta attualmente elevato ed importante per la presenza nell'area di 4 porti turistici, di numerose aree di ancoraggio, di varie attività ricreative a bordo di imbarcazioni che organizzano mini crociere nelle acque dell'arcipelago ed, infine, per la consistente frequenza di traffico da e per gli approdi minori. Tali aspetti, pur presenti negli elaborati che corredano il progetto, non sono considerati nelle valutazioni di impatto e non è indicata la previsione di alcuna ricaduta negativa sull'economia, vivibilità e attrattività dell'area.

14) Inoltre, Legambiente ritiene che si debba prendere atto della crisi strutturale nell'approvvigionamento di gas metano che determinerà nel futuro: 1) difficoltà di approvvigionamento per tutto il Paese; 2) costi della materia prima straordinariamente elevati; 3) necessità di diminuire il più rapidamente possibile la dipendenza dall'estero e le importazioni. Alla luce di queste considerazioni, il gas metano perde gran parte del ruolo precedentemente attribuitogli di risorsa strategica per l'attuazione della transizione.

15) **Diventa ancor più necessario e urgente procedere alla produzione di energia da fonti rinnovabili, realizzando con celerità impianti eolici e fotovoltaici attraverso una efficace pianificazione.**

Osservazioni conclusive

- La proposta della SNAM è inaccettabile per Legambiente, perché posizionare un terminale così invasivo in un sito già soggetto a pesanti carichi ambientali, documentati in allegato, si pone come un ulteriore grave carico del notevole impatto ambientale e paesaggistico, che allontana la prospettiva di un reale recupero dell'area.
- Lo schema del DPCM non tiene conto della decisione dell'Enel, che ha dichiarato di non prevedere la riconversione a gas della centrale Grazia Deledda, per cui allo stato dei fatti l'Eurallumina, raffineria di bauxite controllata dalla russa Rusal e ferma dal 2009, qualora riattivata sarebbe l'unico utilizzatore industriale del GNL nell'area di Portovesme.
- Non si tiene conto dell'attuale mutato contesto degli approvvigionamenti delle fonti energetiche fossili, che ha fatto aumentare enormemente il costo della materia prima, e fatto quindi cadere il presupposto della convenienza economica del progetto.
- **Nel nuovo contesto internazionale il metano ha perso gran parte del ruolo strategico nella transizione energetica finora delineato e si impone invece una rapida transizione alle fonti rinnovabili.**
- Il dragaggio per aumentare la profondità dell'area portuale interessata dagli attuali 2-5 metri a 14 metri di profondità comporta la necessità di asportare 2,5 milioni di metri cubi (6 milioni di tonnellate) di fondale marino altamente inquinato e l'identificazione della destinazione del materiale asportato, non indicata negli elaborati progettuali.
- **Si evidenzia la necessità che, prima di autorizzare e dare il via a progetti potenzialmente assai impattanti sull'ambiente, il Ministero della Transizione Ecologica assicuri il completamento delle azioni di bonifica e risanamento già deliberate nell'area e ad oggi ancora non attuate.**
- Si sottolinea che la presenza di una imponente metaniera con rigassificatore a bordo avrebbe pesanti interferenze, per evidenti ragioni di sicurezza, con l'attività industriale che si svolge nell'area portuale ed in quelle circostanti. Inoltre si deve tenere presente che, a poche centinaia di metri, dalla banchina opposta dello specchio acqueo dell'area portuale partono 15 volte al giorno (17 nel periodo estivo) le corse dei traghetti passeggeri per Carloforte (che registrano circa un milione di passeggeri/anno).
- **Con tale contesto ormeggiare in porto una FRSU di 130.000 mc e lunghezza di 300 metri, rappresenterebbe un notevole pericolo di incendio/esplosione, che richiederebbe misure significative di protezione civile. A tale proposito si segnala la abbondante documentazione sull'argomento che è stata consultata, il cui elenco è riportato nel punto B) dell'ELENCO DOCUMENTI CONSULTATI, che correda le presenti Osservazioni, per cui Il progetto risulta in totale contrasto con le norme di sicurezza internazionali e nazionali.**

- Si segnala, infatti, che il continuo necessario approvvigionamento, mediante navi metaniere, del rigassificatore a bordo della supermetaniera, aggiungerebbe notevole criticità e pericolosità al già difficoltoso e vario traffico marittimo, nel tratto di mare che circonda le isole dell'arcipelago del Sulcis e le separa dalla Sardegna.
- Il progetto SNAM sembra ignorare che l'area interessata non è desertica e non prevede misure dirette a salvaguardare l'incolumità delle popolazioni residenti in caso di incidente rilevante. Il solo comune di Portoscuso conta più di 5200 abitanti e nei comuni costieri si registra una densità abitativa di 73 ab/kmq, superiore alla media regionale (68 ab/kmq), a cui contribuiscono soprattutto i Comuni di Portoscuso, S.Antioco, Carloforte e Iglesias.
- **La proposta di posizionare nelle acque di Portoscuso una super metaniera, con capacità di 130.000 mc e rigassificatore a bordo, come ampiamente evidenziato è sicuramente spropositata rispetto alla situazione infrastrutturale dell'area portuale e rispetto all'ambito geografico ed ambientale in cui si colloca. Il progetto rappresenterebbe, quindi, un pesante ed ulteriore impatto ambientale per l'area già fortemente compromessa ed interessata da vari progetti di bonifica e risanamento non ancora attuati, che dovrebbero avere la priorità.**
- **Si sottolinea che ci sarebbe un grave rischio per la sussistenza e lo sviluppo tanto annunciato delle attività produttive già in essere in tutta l'area del Sulcis legate alla pesca, al turismo, ecc.2**
 - **Si ritiene pertanto necessario un notevole ridimensionamento del progetto di terminale previsto per Portovesme, da ricondurre alla realizzazione, da ubicare sulla banchina**

2A tale riguardo si rimanda ai programmi di seguito elencati (non gli unici per quei territori e per i periodi considerati) che garantiscono e garantiranno ai territori oggetto del proposto progetto SNAM, e in chiara contraddizione con questo, un flusso di finanziamenti per lo sviluppo delle attività di pesca, agricole, di trasformazione dei prodotti, ma anche turistiche, culturali, dei servizi connessi e di valorizzazione delle numerose aree di interesse comunitario SIC e ZPS presenti nell'area:

- FLAG (acronimo di Fisheries Local Action Group) Sardegna Sud Occidentale 2014/2020. STRATEGIA DI SVILUPPO LOCALE DI TIPO PARTECIPATIVO (Community Led Local Development – CLLD) ai sensi del Reg. (UE) 1303/2013 e del Reg. (UE) 508/2014. Qualità e sostenibilità per uno sviluppo costiero integrato. Allegato 3. La strategia rientra nel PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FINANZIATO DAL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA (FEAMP) del Ministero per le politiche agricole, alimentari e forestali nell'ambito del programma per il periodo 2014/2020. Ai 14 comuni costieri della Sardegna sud occidentale che fanno parte del FLAG è stato assegnato un finanziamento complessivo di € 1.087.346,00 finalizzato all'attuazione della propria strategia.
- Attualmente è in fase di approvazione il PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FINANZIATO DAL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA (FEAMPA), predisposto dal Ministero per le politiche agricole, alimentari e forestali nell'ambito del programma per il periodo 2021/2027 (V. ultima versione settembre 2021). Ai 14 comuni costieri della Sardegna sud occidentale quasi certamente sarà riconosciuto un finanziamento almeno pari a quello del precedente periodo di programmazione, al fine di proseguire e ampliare la propria strategia.
- PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020 REG. (UE) N. 1305/2013 MISURA 19.2 Gruppo di Azione Locale Sulcis Iglesiente, Capoterra e Campidano di Cagliari. PIANO DI AZIONE LOCALE. Qualità e sostenibilità per un distretto rurale integrato (finanziato con il fondo FEASR, Fondo Europeo Agricolo di Sviluppo Regionale, nell'ambito del PSR Sardegna. Programma di Sviluppo Rurale Sardegna 2014/2020). Attualmente è in fase di preparazione il nuovo Programma 2021-2027.

industriale, di un deposito costiero di GNL dalle dimensioni molto limitate e proporzionate alle necessità dell'area industriale e civile di Portoscuso.

- Appare più opportuno realizzare un deposito costiero di modesta capacità (max 22.000 mc) da ubicare a terra sulla banchina portuale di EURALLUMINA.
 - Più in generale il fatto che la Sardegna non sia stata inclusa finora nella rete di metanizzazione, può permetterle di entrare direttamente tra le regioni leader nello sviluppo delle FER, in ragione della abbondanza delle risorse naturali di sole, vento e paesaggio. Infatti con ulteriori 10.000 Mw da rinnovabili la Sardegna potrebbe diventare autosufficiente.

IN ESTREMA SINTESI:

- **IL PROGETTO È DEL TUTTO INCOMPATIBILE CON LE NORME DI SICUREZZA INTERNAZIONALI E NAZIONALI PER IMPIANTI DI TALE DIMENSIONE**
- **IL PROGETTO PROPONE DI AGGIUNGERE UN PESANTE IMPATTO, CON RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE, IN UN'AREA GIÀ GRAVEMENTE INQUINATA ED OGGETTO DI VARI PROGETTI DI BONIFICA CHE DOVREBBERO AVERE LA PRIORITÀ ESECUTIVA DA PARTE DEL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA E DELLA REGIONE SARDA**
- **IL DRAGAGGIO PROPOSTO PER I FONDALI DEL PORTO È DI UNA TALE RILEVANZA E DI ELEVATO IMPATTO AMBIENTALE DA RENDERLO INATTUABILE**
- **L'UBICAZIONE DELLA FRSU NEL PICCOLO PORTO DI PORTOVESME CONTRASTA CON L'ATTUALE ASSETTO INDUSTRIALE E TRASPORTISTICO PASSEGGERI DA RENDERLO INCOMPATIBILE**
- **IL POSIZIONAMENTO DI UNA SUPERMETANIERA È ASSOLUTAMENTE SPROPOSITATO RISPETTO ALLE ESIGENZE DI METANO CHE DEVONO ESSERE LIMITATE ALLE INDUSTRIE DEL POLO INDUSTRIALE**
- **IL PROPOSITO DI ORMEGGIARE LA FRSU PER SERVIRE CON UN METANODOTTO DI 80 KM ANCHE L'AREA METROPOLITANA DI CAGLIARI RISULTA INACCETTABILE**
- **INOLTRE SI RILEVA UN NOTEVOLE IMPATTO CON L'ASSETTO PAESAGGISTICO ESPRESSO NEL PPR ED IL SISTEMA DELLA RETE NATURA 2000**
- **ALTRESI' ESISTE UNA TOTALE DIVERGENZA CON LE PROPOSTE DI SVILUPPO E VALORIZZAZIONE DELL'ASSETTO SOCIOECONOMICO DEL TERRITORIO**
- **LEGAMBIENTE RITIENE QUINDI INACCETTABILE IL PROGETTO DI UBICARE UNA FRSU DI TALE INGOMBRO PROPOSTA DALLA SNAM A PORTOVESME**
- **SI PROPONE IN ALTERNATIVA UN FORTE IMPULSO DELLE RINNOVABILI, CONSIDERATO CHE LE RISORSE NATURALI DELLA SARDEGNA SONO SOLE, VENTO E PAESAGGIO**

ELENCO DOCUMENTI CONSULTATI

A) PORTOSCUSO: INQUINAMENTO GRAVE ED ESTESO

- *Studio dell'Istituto Superiore di Sanità del 1984, che aveva messo in risalto una situazione di grave inquinamento sia nelle matrici acqua, aria e suolo che a livello sanitario. Infatti erano stati segnalati numerosi casi di piombemia nel sangue di adulti e bambini;*
- *Studio sui casi di fluorosi negli ovini che pascolavano nelle aree circostanti la zona industriale negli anni '80;*
- *Studio sui casi di inquinamento nelle specie ittiche nella laguna di Bau Cerbus;*
- *Dichiarazione "Area ad elevato rischio di crisi ambientale", con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 novembre 1990, a norma dell'articolo 6 della Legge n. 305/1989;*
- *Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 23 aprile 1993 con cui è stato approvato il Piano di disinquinamento del territorio del Sulcis Iglesiente, costituito dai Comuni di Carbonia, Gonnese, Portoscuso, Sant'Antioco e San Giovanni Suergiu che prevedeva estese ed incisive azioni per il risanamento ambiente di tutta l'area e dei singoli stabilimenti e non ancora concluso;*
- ***La zona industriale è situata all'interno dell'area SIN Sulcis Iglesiente Guspinese estesa per migliaia di ettari; Infatti l'area è classificata dallo Stato Sito di Interesse Nazionale (SIN). Si tratta quindi di un'area contaminata molto estesa, classificata pericolosa e che necessita di interventi di bonifica del suolo, del sottosuolo e/o delle acque superficiali e sotterranee per evitare danni ambientali e sanitari.***
- *Nonostante il vasto programma di azioni di disinquinamento previste dal piano del 1993, in tempi recenti i valori cumulati dei fattori inquinanti hanno provocato l'aumento della situazione di compromissione soprattutto nel suolo e nella falda.*

Infatti più recentemente si registra:

- *Ordinanza del sindaco di Portoscuso del marzo 2014, che invita la popolazione a non consumare i prodotti ortofrutticoli prodotti nell'area dei 3.500 ettari dell'intera area del comune di Portoscuso e nonostante siano passati 7 anni dalla sua emanazione tale ordinanza è ancora operante;*
- *Inquinamento dei suoli in un'area molto estesa anche oltre il comune di Portoscuso. L'inquinamento riguarda i suoli, per i quali gli esiti delle indagini evidenziano una diffusa contaminazione da metalli, in particolare Cd, Cu, Hg, Pb, Zn e l'aria per cui tutti i rapporti ARPAS evidenziano criticità in ordine al PM10 e la catena alimentare*
- *Inquinamento delle aree interne ai diversi stabilimenti esistenti nella zona industriale e di conseguenza interessate da progetti di bonifica dei suoli e delle falde con procedure MISO per la rimozione dei terreni contaminati e di impermeabilizzazione delle superfici scoperte*

degli stabilimenti. Tale procedura riguarda quindi le aziende Portovesme Srl, Eurallumina (sia nell'area dello stabilimento che in quella interessata dal bacino fanghi rossi), Ligestra, Alcoa, ENEL.

- Oltre i progetti di bonifica di suoli e falda nelle singole aziende, è stato avviato il programma che riguarda l'inquinamento della falda complessiva dell'intera zona industriale, denominato **"FALDA BARRIERAMENTO INTERAZIENDALE"** comprendente la barriera di monte e quella di valle. Il Ministero dell'Ambiente, con proprio decreto di fine gennaio 2018, che ha concluso una istruttoria iniziata nel 2005, ha approvato i criteri per il riparto dei costi di realizzazione e gestione della barriera interaziendale sulla base del principio "chi inquina paga", nonché la lista dei contaminanti indice per azienda.
- Tutti i dati di monitoraggio degli ultimi anni (nonostante l'Eurallumina sia ferma dal 2009 e l'Alcoa dal 2012) sia per le zone interne all'area industriale che esterne segnalano, con diversa distribuzione planimetrica "Pozzo o piezometro particolarmente contaminato" da metalli pesanti (Mercurio, Ferro, Cromo, Alluminio, Boro Solfati, Arsenico, Cadmio, Nichel, Piombo, Fluoruri, Selenio, Cobalto, Tallio, Berillio, Manganese, Tallio). Oppure in altri documenti si legge "...la falda risulta diffusamente e intensamente contaminata da metalli e non metalli, fenoli, fluoruri e idrocarburi, con valori di concentrazione dei contaminanti spesso superiori a 10 volte le concentrazioni soglia di contaminazione (CSC)".
- Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico si fa presente che l'OMS, tutte le istituzioni internazionali e la stessa Agenzia Europea Ambiente raccomandano valori di soglia ridotti rispetto agli standard della normativa italiana, soprattutto in situazioni di grave inquinamento come Portoscuso.
- Emergono a parere di Legambiente le carenze di analisi complessiva dei fattori inquinanti della situazione ante-operam della zona che conducono ad una sottovalutazione dei parametri riferiti agli effetti futuri.
- Le indagini evidenziano una diffusa contaminazione da metalli, in particolare Cd, Cu, Hg, Pb, Zn e l'aria per cui tutti i rapporti ARPAS evidenziano criticità in ordine al PM10 e la catena alimentare
- Inquinamento delle aree interne ai diversi stabilimenti esistenti nella zona industriale e di conseguenza interessate da progetti di bonifica dei suoli e delle falde con procedure MISO per la rimozione dei terreni contaminati e di impermeabilizzazione delle superfici scoperte degli stabilimenti. Tale procedura riguarda quindi le aziende Portovesme Srl, Eurallumina (sia nell'area dello stabilimento che in quella interessata dal bacino fanghi rossi), Ligestra, Alcoa, ENEL.
- In occasione della procedura di rinnovo della Autorizzazione Integrata Ambientale della centrale Grazia Deledda dell'Enel è stato previsto esplicitamente che venga presentato un piano di dismissione delle centrali alimentate a carbone da attuare entro il 2025. Su tale argomento l'AD di Enel ha dichiarato che non è prevista la riconversione a gas.

B) NORME DI RIFERIMENTO

- **DIRETTIVA 2012/18/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 4 luglio 2012** sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, recante modifica e successiva abrogazione della direttiva 96/82/CE del Consiglio
 - **Guida Tecnica per l'individuazione delle misure di safety per il rifornimento in porto delle navi a GNL**, redatta dal Gruppo di lavoro istituito con Decreto del Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco n. 19 del 16 Gennaio 2019 per "l'individuazione delle misure di safety per la disciplina dell'ormeggio di navi a GNL, in porto, nonché per il loro rifornimento anche con autocisterne e/o bettolina"
 - **Regolamento del Porto Commerciale di Portovesme**, Ufficio Circondariale Marittimo Portoscuso Adottato con Ordinanza n. 27/2008
 - **Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del terminale marino Adriatic LNG**, CAPITANERIA DI PORTOCHIOGGIA Adottato con Ordinanza n. 63/2008
 - **Regolamento delle attività del Terminale Rigassificatore RFSU Toscana**, Capitaneria di Porto di Livorno Adottato con Ordinanza n. 6/2014
 - **REGOLAMENTO INERENTE LA DISCIPLINA DELLA NAVIGAZIONE E DEL TRAFFICO NELLA RADA E NEL PORTO DELLA SPEZIA**, Capitaneria di Porto La Spezia SEZIONE TECNICA - SICUREZZA E DIFESA PORTUALE, Adottato con Ordinanza n. 7/2013
 - **PIANO REGOLATORE PORTUALE GOLFO DELLA SPEZIA**, Autorità Portuale della Spezia, RELAZIONE TECNICA, Norme tecniche con recepimento delle prescrizioni di cui al voto n.44 del C.T.R. come da Delibera del C.R. n.45 del 19.12.2006 Allegato n.1: NORME DI MASTERPLAN
 - **ENVIRONMENTAL, HEALTH, AND SAFETY GUIDELINES FOR LIQUEFIED NATURAL GAS FACILITIES**
World Bank Group, April 11, 2017
 - **IMO Resolution A.982(24)**
Adopted on 1 December 2005 (Agenda item 11)
REVISED GUIDELINES FOR THE IDENTIFICATION AND DESIGNATION OF PARTICULARLY SENSITIVE SEA AREAS
 - **Guidance on Risk Analysis and Safety Implications of a Large Liquefied Natural Gas (LNG) Spill Over Water**,
Sandia National Laboratories, February 2005
 - **DIRETTIVA 2005/65/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 26 ottobre 2005** relativa al miglioramento della sicurezza dei porti
 - **LNG SAFETY AND SECURITY**, University of Texas, Center for Energy Economics - October 2003
 - **IMO MARITIME SAFETY COMMITTEE**
82nd session
Agenda item 24
MSC 82/24
18 December 2006

- US Environmental Protection Agency, **EPA's Liquefied Natural Gas Regulatory Roadmap**, November, 2006

C) PROGRAMMI FINALIZZATI ALLO SVILUPPO DEL SISTEMA SOCIO ECONOMICO DELL'AREA

Si elencano di seguito i programmi (non gli unici per quei territori e per i periodi considerati) che garantiscono e garantiranno ai territori oggetto del proposto progetto SNAM, e in chiara contraddizione con questo, un flusso di finanziamenti per lo sviluppo delle attività di pesca, agricole, di trasformazione dei prodotti, ma anche turistiche, culturali, dei servizi connessi e di valorizzazione delle numerose aree di interesse comunitario SIC e ZPS presenti nell'area:

- FLAG (acronimo di Fisheries Local Action Group) Sardegna Sud Occidentale 2014/2020. STRATEGIA DI SVILUPPO LOCALE DI TIPO PARTECIPATIVO (Community Led Local Development – CLLD) ai sensi del Reg. (UE) 1303/2013 e del Reg. (UE) 508/2014 .Qualità e sostenibilità per uno sviluppo costiero integrato. Allegato 3.

La strategia rientra nel PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FINANZIATO DAL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA E L'ACQUACOLTURA (FEAMP) del Ministero per le politiche agricole,alimentari e forestali nell'ambito del programma per il periodo 2014/2020.

Ai 14 comuni costieri della Sardegna sud occidentale che fanno parte del FLAG è stato assegnato un finanziamento complessivo di € 1.087.346,00 finalizzato all'attuazione della propria strategia.

- Attualmente è in fase di approvazione il PROGRAMMA OPERATIVO NAZIONALE FINANZIATO DAL FONDO EUROPEO PER GLI AFFARI MARITTIMI, LA PESCA EL'ACQUACOLTURA (FEAMPA), predisposto dal Ministero per le politiche agricole,alimentari e forestali nell'ambito del programma per il periodo 2021/2027 (V. ultima versione settembre 2021). Ai 14 comuni costieri della Sardegna sud occidentale quasi certamente sarà riconosciuto un finanziamento almeno pari a quello del precedente periodo di programmazione, al fine di proseguire e ampliare la propria strategia.
- PROGRAMMA DI SVILUPPO RURALE 2014-2020 REG. (UE) N. 1305/2013 MISURA 19.2 Gruppo di Azione Locale Sulcis Iglesiente, Capoterra e Campidano di Cagliari. PIANO DI AZIONE LOCALE .Qualità e sostenibilità per un distretto rurale integrato (finanziato con il fondo FEASR, Fondo Europeo Agricolo di Sviluppo Regionale, nell'ambito del PSR Sardegna. Programma di Sviluppo Rurale Sardegna 2014/2020). Attualmente è in fase di preparazione il nuovo Programma 2021-2027.