

## 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)*

La Sottoscritta Paola Barban

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

In rappresentanza del comitato non costituito Gruppo San Valentino – Cittadini per la Salute

### 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:** Distribuzione GNL in Regione Friuli Venezia Giulia - **Proponente:** Smart Gas S.p.A.

*(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 *(specificare)* \_\_\_\_\_

### ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro *(specificare)* \_\_\_\_\_

### TESTO DELL' OSSERVAZIONE La società SMART GAS SpA ha presentato – ai fini della verifica di

assoggettabilità alla VIA – il progetto “Distribuzione di GNL in Regione Friuli Venezia Giulia”, corredato da una corposa serie di documenti per l'analisi tecnica ed ambientale.

Ne emerge il quadro di un'iniziativa, le cui ricadute non si limitano al solo Friuli Venezia Giulia.

Si tratta infatti della creazione di una serie di infrastrutture, per la distribuzione del GNL e la sua successiva rigassificazione, atte a soddisfare il fabbisogno di una serie di impianti industriali esistenti sia in Friuli Venezia Giulia, sia in Veneto, in Lombardia ed in Emilia Romagna.

L'elaborato “Descrizione del progetto” elenca, alla tab. 3.1, le aziende destinatarie del GNL:

trattasi di industrie siderurgiche, meccaniche, cartiere, stabilimenti per la produzione di ceramiche, il cui fabbisogno complessivo ammonta a circa 1 miliardo di mc/anno di gas.

Il progetto prevede un investimento iniziale di 585 milioni di € e costi operativi annuali pari a 47 milioni di € (cfr. Studio preliminare ambientale, par. 5.2, pag. 185), mentre il tempo necessario per la realizzazione degli interventi e l'entrata in esercizio degli impianti sarebbe pari a 18 mesi.

#### **1. Solo sostituzione del gas con GNL**

Va innanzitutto sottolineato che il progetto si configura come mera iniziativa di sostituzione dell'attuale fornitura di gas via pipeline, mediante il ricorso al GNL importato via mare. Si tratterebbe, in altri termini, di un modo per far fronte sia all'emergenza legata alla necessità di sostituire in tempi ragionevolmente brevi il gas naturale fornito dalla Russia, sia (per quanto possibile) al vertiginoso incremento dei prezzi del gas sul mercato internazionale.

La coerenza del progetto con gli obiettivi della programmazione energetica a livello europeo – pur affermata nello Studio preliminare ambientale - è pertanto quanto mai discutibile. La mera sostituzione del GNL al consumo di gas naturale, non implica infatti né la riduzione delle emissioni di gas serra, né il miglioramento dell'efficienza energetica, aspetti questi fondamentali sia della programmazione europea, sia degli obiettivi internazionalmente concordati per la lotta al climate change.

E' certo viceversa che, tenuto conto dei costi energetici ed ambientali legati al processo di liquefazione del gas naturale, al successivo trasporto del GNL, via mare e via terra mediante diverse rotture di carico, nonché alla rigassificazione finale del GNL presso le aziende utilizzatrici, il bilancio complessivo in termini di energetici e di emissioni inquinanti e climalteranti - tanto quelle legate ai mezzi utilizzati per il trasporto del GNL, quanto le inevitabili dispersioni di metano nelle varie fasi del processo - sia peggiore, per la soluzione ipotizzata nel progetto, rispetto all'utilizzo di gas naturale che giungesse agli utenti finali tramite pipeline.

Era lecito attendersi quindi, da parte dei proponenti del progetto, un'analisi di questi aspetti, che invece è assente.

Non vengono infatti analizzate, né confrontate, alternative di sorta rispetto a quella proposta.

Un'alternativa che avrebbe dovuto essere analizzata è quella rappresentata, ad esempio, dal ricorso al gas naturale trasportato via pipeline, tenuto conto del previsto incremento delle forniture alla rete

italiana dei metanodotti, sia da parte di altri esportatori diversi dalla Russia (Algeria, Norvegia, Azerbaigian), sia dai rigassificatori di GNL e navi FSRU esistenti (nei quali sono già in atto interventi volti all'incremento dei quantitativi rigassificati), sia dalle ulteriori navi FSRU in programma.

Né vi è traccia di iniziative, da parte dei soggetti destinatari del GNL, volte al miglioramento dell'efficienza energetica nei rispettivi stabilimenti industriali ed alla conseguente riduzione dei consumi, rispetto alla situazione esistente.

La coerenza del progetto può riscontrarsi, perciò, esclusivamente rispetto agli obiettivi “emergenziali” di cui alla L. 91/2022, volti a “potenziare la sicurezza energetica nazionale e diversificare le fonti di approvvigionamento, le opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale e alla realizzazione di nuove unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione, nonché le connesse infrastrutture”. Non certo, invece, rispetto alle strategie ed agli obiettivi dell'Unione Europea contenuti in strumenti quali il Green New Deal, Fit for 55, ecc.

## **2. Ambiente e paesaggio**

La tabella di sintesi di cui al par. 2.8, pagg. 69-70 dell'elaborato “Studio preliminare ambientale”, evidenzia in particolare la necessità di una relazione paesaggistica, per il rilascio della successiva autorizzazione paesaggistica, trattandosi di un intervento in area soggetta a vincolo di cui al D.Lgs. 42/2004.

Dalla Relazione Paesaggistica, di cui all'Appendice A dello Studio preliminare ambientale, non paiono sussistere criticità particolari, poiché il progetto prevede l'aggiunta di infrastrutture di non grandi dimensioni in un'area portuale già infrastrutturata ed a ridosso degli esistenti silos (ben più impattanti).

Sorprende, tuttavia, che un aspetto fondamentale del progetto, cioè la collocazione della “nave madre” - di lunghezza pari a 283 m e alta almeno 30 m - in un ancoraggio semi permanente 15 km al largo di Bibione, non abbia fatto oggetto di alcuna analisi dal punto di vista paesaggistico, ad esempio mediante fotosimulazione della visibilità di detta nave (alla quale si affiancherebbero periodicamente navi gasiere di analoghe dimensioni) dalla costa antistante.

L'argomento è infatti del tutto ignorato anche nella citata Relazione Paesaggistica.

L'impatto del progetto sulla componente aria è analizzato nel par. 5.3 dello Studio preliminare ambientale (cfr. pagg. 185 – 191), il quale però si limita ad una stima quantitativa delle emissioni inquinanti generate dalle diverse sorgenti (navi, treni, automezzi). Ne derivano conclusioni apodittiche circa la trascurabilità di tale emissioni, in rapporto al contesto ambientale considerato, in assenza tuttavia di qualsivoglia dato a supporto (ad es. calcolo dell'incidenza percentuale dei quantitativi di inquinanti emessi sul totale delle emissioni presenti in una certa area, utilizzo di modelli di dispersione degli inquinanti, ecc.).

## **3. Rischio di incidente**

Solleva non poche perplessità la metodologia HIRA adottata dal proponente del progetto per la valutazione preliminare dei rischi relativi al progetto stesso. Si tratta infatti di un non meglio definito “brainstorming guidato da parole guida derivate da standard internazionali” (cfr. elaborato “Identificazione dei pericoli e analisi preliminare del rischio”, pag. 5).

Nulla però si dice sulla composizione del team multidisciplinare che ha svolto l'analisi HAZID, tranne che si sarebbe trattato di persone (delle quali non viene precisata l'identità, né l'effettiva qualifica) appartenenti alle seguenti discipline: logistica, processo, ingegneria navale, sicurezza e ambiente (cfr. ibidem, pag. 9).

Stante la natura delle operazioni previste dal progetto, si ritiene che l'analisi del rischio di incidente debba essere svolta con maggiore approfondimento e trasparenza, coinvolgendo anche le autorità e gli organismi tecnici competenti in materia, in primo luogo i VVF e la Guardia Costiera.

#### **4. Conclusioni**

Alla luce di quanto sopra esposto, si ritiene pertanto che il progetto in questione vada sottoposto alla procedura VIA, e contestuale VINCA, al fine di approfondire e valutare – anche mediante i contributi derivanti dalla partecipazione del pubblico e delle autorità competenti - in particolare i seguenti aspetti:

a) possibili alternative rispetto al GNL (ad es. utilizzo della rete gas esistente tenuto conto dei previsti incrementi di fornitura di gas naturale da fonti diverse dalla Russia) e confronto tra l'impatto di queste – in termini di emissioni inquinanti e climalteranti – e quello della soluzione prefigurata nel progetto;

b) possibile incidenza di eventuali interventi di efficientamento energetico, da parte delle aziende destinatarie finali del GNL, sul fabbisogno di gas delle stesse;

c) valutazione di incidenza, stante la prossimità dell'area di intervento ad un sito Natura 2000 (SIC ZSC “Cavana di Monfalcone” IT 3330007), che dovrà considerare anche i potenziali impatti legati all'ancoraggio della nave-madre in prossimità del SIC IT 3330009 “Trezze San Pietro e Bardelli”;

d) incidenza delle emissioni inquinanti generate dai mezzi di trasporto, nel corso del processo previsto dal progetto, rispetto alle concentrazioni di inquinanti atmosferici nelle aree interessate dalla movimentazione dei mezzi stessi;

e) approfondimento in merito agli effettivi livelli di pericolosità delle diverse fasi di movimentazione del GNL, così come delineate nel progetto;

f) analisi dell'impatto visivo della “nave – madre” (e delle gasiere che periodicamente le si affiancheranno) rispetto alla linea di costa ed agli usi della stessa.

---

La Sottoscritta 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 - \_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data Monfalcone 8 ottobre 2022

La dichiarante

Paola Barban

