

ARPA - FVG  
Prot. 0030253 / P / GEN/ AUT  
Data : 27/09/2022 19:26:02  
Classifica : PRA-AUT

S.O.S. Pareri e supporto per valutazioni  
e autorizzazioni ambientali  
Responsabile del procedimento:  
ing. Massimo Telesca  
Via Cairoli, 14 - 33057 Palmanova  
tel. 0432/1918087  
Email massimo.telesca @arpa.fvg.it  
PEC [arpa@certregione.fvg.it](mailto:arpa@certregione.fvg.it)  
Responsabile dell'istruttoria:  
dott.ssa Francesca Delli Quadri  
tel. 0432/1918199  
Email [francesca.delliquadri@arpa.fvg.it](mailto:francesca.delliquadri@arpa.fvg.it)

GEN/INT 0012049

La Direzione Centrale  
Difesa dell'Ambiente  
Energia e Sviluppo Sostenibile  
Servizio Valutazioni Ambientali  
Pec: [ambiente@certregione.fvg.it](mailto:ambiente@certregione.fvg.it)

Ministero della Transizione Ecologica  
Direzione Generale Valutazioni  
Ambientali  
Divisione V – Procedure di Valutazione  
VIA e VAS  
Pec: [va@PEC.mite.gov](mailto:va@PEC.mite.gov)

**Oggetto:** D. Lgs. 152/2006 – Procedura di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, comprensiva della Valutazione di incidenza, per il progetto “Distribuzione GNL in Regione Friuli Venezia Giulia” da realizzarsi nel Comune di Monfalcone. Proponente: Smart Gas S.p.A. Comunicazione e richiesta parere.

**Proponente:** Smart Gas S.p.A

*Richiesta Integrazioni*

Rif: Nota prot. n. 108270 del 09.08.2022, al prot. ARPA n. 27975-A del 09.08.2022 e Nota prot.n. 51867 del 12.09.2022, al prot. ARPA n. 28302 del 12.09.2022.

Codice interno pratica 406/2022

A seguito della nota di avvio del procedimento amministrativo per la procedura di screening di cui all'oggetto, l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente del Friuli Venezia Giulia (ARPA), in merito alla documentazione analizzata e per quanto di sua competenza, osserva quanto di seguito riportato.

Il progetto prevede la messa in esercizio di un sistema di approvvigionamento di GNL costituito da:

- una nave madre (di taglia pari a 145,000 m<sup>3</sup> di GNL stoccato) ormeggiata al largo della costa;
- una “shuttle carrier” (di taglia pari a 12,000 m<sup>3</sup> di GNL stoccato) adibita al trasporto di GNL dalla nave madre a terra;
- una banchina per il trasferimento di GNL dalla “shuttle carrier” a terra nell'area identificata come banchina “Molino-Casillo”, sita all'interno del porto di Monfalcone, con possibilità di allaccio ad un collegamento ferroviario esistente;
- un sistema di trasferimento del GNL installato sulla banchina, per permettere il riempimento di ISO-container dalla “shuttle carrier” ormeggiata. Gli ISO-container saranno poi caricati su treni per la distribuzione nell'area del Nord-Est Italia. Una parte del GNL sarà invece trasportata su gomma, con lo scopo di rifornire i clienti che si trovano in prossimità di Monfalcone.

Per quanto concerne gli aspetti legati alla sicurezza delle previsioni progettuali ed in particolare delle seguenti operazioni:

- operazioni on-shore, tenuto conto che nei pressi dell'area sono presenti svariate attività di nautica da diporto;

- operazioni di trasporto verso i 5 hub individuati e gli utilizzatori finali, con particolare riferimento a quelli presenti nella Regione Friuli Venezia Giulia;
- operazioni off-shore;

rilevato che tali aspetti appaiono particolarmente significativi per il progetto in esame, se ne rimanda l'opportuna valutazione agli organi competenti.

Per quanto concerne gli impatti sulle matrici ambientali interessate, esaminata la documentazione presentata (SPA ed Allegati), si osserva che all'interno della stessa non viene fatto alcun riferimento all'analisi del cumulo tra l'impatto del progetto in questione e l'impatto di altri progetti esistenti e/o approvati (cfr. Allegato V, punto 3 lettera g) nell'area di interesse (attività portuali, attività diportistiche, altre attività di bunkeraggio). Si richiede pertanto un approfondimento in tal senso.

#### *Ambiente marino e marino costiero*

Si segnala, per quanto concerne la valutazione degli impatti sull'ambiente conseguenti all'ancoraggio della nave madre, che ARPA FVG non è in grado di esprimersi nel merito in quanto il posizionamento di tale nave è previsto al largo delle coste della Regione Veneto e non della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia (cfr. Fig. da 3.3 a 3.5 del documento "Ubicazione nave madre e sistema di ormeggio").

Per quanto concerne l'inquadramento dello stato di qualità delle acque marino costiere, si fa presente che i dati riportati a pag. 132 e in Fig. 4.37 dello SPA relativi allo stato di qualità dei corpi idrici superficiali sono riferiti al precedente ciclo di monitoraggio. Si ritiene opportuno che la descrizione dello stato di qualità della componente venga aggiornata con i dati più aggiornati del sessennio 2014-2019, liberamente reperibili sul sito di ARPA FVG alla pagina web:

<https://www.arpa.fvg.it/temi/temi/acqua/sezioni-principali/acque-marino-costiere-e-di-transizione/qualita-delle-acque/>.

#### *Atmosfera e qualità dell'aria*

Per quanto concerne gli impatti su Atmosfera e qualità dell'aria, dalla lettura di quanto descritto a pag. 188 dello SPA si evince che lo shuttle carrier stazionerà (considerando lo svuotamento completo della nave gasiera al largo) per ogni carico per un periodo pari a circa 2,5 giorni (x 12 viaggi) in banchina per le operazioni di caricamento dei vagoni. Se, come indicato nella documentazione, sono previsti 12/13 rifornimenti all'anno della nave madre, sembra configurarsi una situazione in cui al netto dei viaggi di andata e ritorno dalla nave madre lo shuttle carrier stazionerà quasi continuamente in banchina con i motori di servizio in funzione.

Poiché nella parte che tratta gli impatti sono stati solamente indicati i fattori di emissione dei motori, si richiede un approfondimento dell'analisi finalizzato a:

- stimare le emissioni previste dei principali inquinanti (NO<sub>x</sub>, SO<sub>x</sub>, PTS) emessi dallo shuttle carrier nelle fasi di manovra e stazionamento in rapporto alle emissioni del porto di Monfalcone (cfr. INEMAR) e valutare l'impatto di tali emissioni sulla qualità dell'aria del comunque di Monfalcone
- valutare soluzioni alternative quali ad esempio l'elettificazione della banchina al fine di poter far stazionare lo shuttle carrier a motore spento, al fine di evitare le emissioni.

#### *Rumore*

Per quanto concerne gli impatti sulla matrice Rumore, si fa presente quanto di seguito riportato.

- la zona in cui saranno insediati gli impianti risulta inserita dal PCCA del Comune di Monfalcone in classe VI – *aree esclusivamente industriali* con una fascia di rispetto in classe V - *aree prevalentemente industriali*, mentre i ricettori più prossimi individuati dal consulente, posti a sud – est dell'area di banchina, ricadono in zone contermini di classe IV – *aree di intensa attività umana* (R1) e classe III – *aree di tipo misto* (R2);
- va evidenziato che, più a ovest, vi sono alcune altre abitazioni, una che appare inserita dal PCCA addirittura in classe VI - *aree esclusivamente industriali* (vedi immagine sottostante), le altre collocate dalla parte opposta di via dei Bagni Nuova in classe IV – *aree di intensa attività umana*; rispetto a tali ricettori, non presi in considerazione nella relazione in parola, appare opportuno sia confermata l'assenza di impatto significativo in funzione della dislocazione delle nuove sorgenti rumorose e delle modalità operative ipotizzate;



Fig. 1. - Inquadramento dell'area (fonte Bing Maps e Google Maps): nel riquadro in alto è riportato un estratto del PCCA con indicazione del ricettore sito all'interno di una classe VI.

- si ritiene opportuno che sia preso in considerazione, inoltre, anche un ulteriore punto di riscontro scelto nella posizione potenzialmente più impattata all'interno dell'area SIC-54 Cavana di Monfalcone prospiciente, già in parte ricompresa nell'area inserita dal PCCA in classe I – *aree particolarmente protette*.

La fase più impattante sotto il profilo acustico è riferita essere quella di *riempimento ISO Container* (n. 20 in contemporanea) e *operazione di carico su treno mediante n. 2 carriponte*; rispetto a tale fase sono stati stimati i livelli sonori attesi ai ricettori, a partire dal livello di potenza sonora degli impianti coinvolti, applicando le classiche formule di propagazione sonora emisferica in campo libero.

Si osserva che:

- non vi sono valutazioni inerenti l'eventuale utilizzo di impianti durante il periodo notturno (aspetto meritevole di chiarimento, al fine di escludere l'attivazione, ancorché parziale, degli impianti afferenti, nella fascia oraria 22:00 – 06:00);
- le stime così effettuate denotano livelli sonori comunque significativi ai ricettori indicati (cfr. tab. 5.17 a pag. 203 della relazione), molto prossimi ai limiti di legge (es. limite differenziale in ambiente

abitativo al ricettore R1) se non addirittura potenzialmente superiori (es. limite di emissione al ricettore R2).

Infine, non appare chiarito quale possa essere l'impatto associato al traffico ferroviario connesso, anche su eventuali infrastrutture di nuova realizzazione.

Alla luce di quanto sopra esposto, ai fini dell'espressione di un parere di competenza, si ritiene che debbano essere forniti gli opportuni chiarimenti / integrazioni in merito agli aspetti di criticità sopra rilevati, e in particolare:

- le considerazioni e le stime proposte siano approfondite di modo da verificare e garantire l'effettivo rispetto dei limiti acustici presso i ricettori già individuati, nonché gli ulteriori ricettori segnalati (abitazioni a ovest, area SIC a sud);
- sia confermato il non utilizzo di sorgenti sonore asservite al funzionamento degli impianti nel periodo di riferimento notturno (dalle ore 22:00 alle ore 06:00), ovvero siano prodotte probanti stime a riguardo, che tengano conto, fra l'altro, dell'eventuale presenza di componenti tonali del rumore penalizzabili ai sensi di legge;
- sia preso in esame il tipo di traffico ferroviario indotto dal terminale di trasporto LNG: a questo fine potrebbe essere utile la quantificazione del numero medio di convogli/giorno previsti ed i valori attesi in termini di  $L_{Aeq,TR}$  in riferimento ai recettori più prossimi alla linea ferroviaria dedicata.

Distinti saluti

Il Responsabile della S.O.S.

*Pareri e supporto per valutazioni e autorizzazioni ambientali*

ing. Massimo Telesca

*(documento informatico sottoscritto*

*con firma digitale ai sensi del d.lgs. 82/2005)*