

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9 e comma 9 bis, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

“Ottimizzazione dell’esercizio del Terminale con aumento, rispetto all’attuale capacità di rigassificazione autorizzata pari a 9 miliardi di Sm³/anno, per ulteriore capacità di rigassificazione da 0,1 ad un massimo di 0,6 miliardi di Sm³/anno non costanti”

2. Tipologia progettuale

<i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto/lettera</i>	<i>Denominazione della tipologia progettuale</i>
Allegato II-bis, punto/lettera h	“Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II ⁽¹⁾ , o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”

Nota:

- 1) Per il caso in esame la categoria progettuale di cui all'Allegato II è (punto 1): “Raffinerie di petrolio greggio (escluse le imprese che producono soltanto lubrificanti dal petrolio greggio), nonché impianti di gassificazione e di liquefazione di almeno 500 tonnellate al giorno di carbone o di scisti bituminosi, nonché terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto”

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

L’ottimizzazione della capacità di rigassificazione con l’aggiunta della Capacità Non Costante richiederebbe (i) l’ulteriore valorizzazione dell’infrastruttura energetica già operativa, dichiarata di interesse comune europeo e riconosciuta di interesse strategico nazionale e, al contempo, (ii) il consolidamento della posizione dell’Italia nel mercato globale del GNL, consentendole di essere meglio attrezzata per fronteggiare la crescente concorrenza europea – e mondiale – nell’approvvigionamento di gas naturale e GNL in particolare.

Senza la necessità di ulteriori interventi o lavori sul layout del Terminale, la ottimizzazione dell’utilizzo della capacità tecnica di rigassificazione totale già installata, pari a 9,6 miliardi di Sm³ di gas naturale annui, sarebbe conseguita mantenendo invariato il massimo send-out giornaliero già valutato favorevolmente da un punto di vista ambientale e autorizzato nel 2021 (pari a 26,3 milioni di smc), ma estendendo tale regime operativo anche a periodi diversi da quelli di volta in volta precedentemente programmati, tenuto conto delle condizioni operative e delle effettive esigenze manutentive.

Essendo il terminale di rigassificazione off-shore gestito da Adriatic LNG già operativo, l’ulteriore ottimizzazione di capacità autorizzata presenta, anche per il sistema nazionale dell’approvvigionamento del gas naturale, vantaggi sia in relazione ai costi, sia in relazione alle tempistiche di realizzazione ed esercizio, anche considerato che le tematiche istruttorie, sia endoprocedimentali che esoprocedimentali, relative alla procedura avviata nel 2020 per l’incremento della capacità di rigassificazione annua da 8 a 9 miliardi di Sm³ restano tuttora valide anche in questa sede, incluse le considerazioni svolte dagli Enti competenti nel contesto della procedura di assoggettabilità a VIA conclusasi positivamente nel 2021 con alcune prescrizioni.

L’ottimizzazione in esame è coerente e permette di dare attuazione alle politiche energetiche europee e nazionali, che individuano nel gas naturale una risorsa strategica per traghettare l’Europa dalle fonti più climalteranti all’obiettivo delle emissioni zero, rendendo possibile in modo sostenibile per il sistema produttivo l’attuazione del Green Deal europeo. Il ruolo imprescindibile del gas quale fonte di energia ponte nel processo di transizione ecologica viene riconosciuto anche dalla Tassonomia dell’EU, il sistema di classificazione introdotta dal Regolamento UE 2020/852 che stabilisce un elenco di attività economiche sostenibili. L’intermittenza delle fonti di energia rinnovabili rende necessario l’affiancamento del loro sviluppo a quello di infrastrutture energetiche tradizionali nel percorso verso gli obiettivi del Fit for 55, sia per garantire la sicurezza energetica dell’Italia ed europea che per lo sviluppo delle rinnovabili stesse.

2

A tal proposito anche il piano "REPowerEU", presentato dalla Commissione Europea il 18 maggio 2022, pone tra gli obiettivi centrali da raggiungere una progressiva diversificazione delle fonti di approvvigionamento di gas nell'ottica di garantire la sicurezza e la stabilità energetica per l'Europa. In tale ottica, l'importazione di GNL, in particolare, permette di conseguire tale diversificazione delle fonti di approvvigionamento con relativi risparmi per il sistema in Italia e mitigazione dei potenziali impatti ambientali di una crisi di approvvigionamento (e.g.: non utilizzo di fonte di carburanti inquinanti come carbone e petrolio per la produzione di energia elettrica) come previsto al § 2.3 del Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima di dicembre 2019.

4. Localizzazione del progetto

Il progetto di ottimizzazione della capacità di rigassificazione del Terminale GNL da 9 a 9,6 miliardi di Sm³/anno sarà implementato sul Terminale offshore già in esercizio, nel Mar Adriatico settentrionale. L'impianto è appoggiato al fondale marino ad una profondità di circa 29 m, ad una distanza di circa 15 km dalla costa, a Nord-Est di Porto Levante (RO).

5. Caratteristiche del progetto

Sulla base delle conclusioni della RAM Analysis (Reliability Availability Maintainability, predisposta da Kvaerner AS, progettista originale dell'impianto), la capacità attualmente autorizzata, pari a 9 miliardi di Sm³ per anno, è stata definita dalla Società utilizzando quale riferimento iniziale la capacità tecnica totale installata di 9,6 miliardi di Sm³ per anno, alla quale sono state applicate su base statistica e probabilistica delle riduzioni di capacità attribuibili ai seguenti fattori:

- A. Attività di manutenzione programmata;
- B. Attività di manutenzione straordinaria non programmata;
- C. Fermate non programmate legate a malfunzionamenti;
- D. Problemi dovuti a ritardi relativi all'attracco di navi metaniere legati alle condizioni meteo-marine.

L'aumento della capacità autorizzata fino a 9,6 miliardi di Sm³ per anno non costituisce pertanto una modifica strutturale, impiantistica o di processo rispetto all'attuale configurazione, dal momento che tale valore di capacità massima è già congruo con le caratteristiche tecnico-operative dell'impianto. In particolare, si conferma che la massima capacità produttiva giornaliera rimarrà pari a 26,3 milioni di Sm³. Di conseguenza, l'iniziativa proposta costituisce un'ottimizzazione nella conduzione dell'impianto, che non implica in alcun modo l'alterazione dei livelli e delle metodologie applicate in termini di sicurezza, che hanno assicurato gli elevati standard attualmente raggiunti e mantenuti a partire dall'avvio delle operazioni del Terminale.

6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente/ Atto / Data</i>
<p>VIA, inclusi <i>prescreening</i> e <i>screening</i></p>	<p>Ministero dell'Ambiente / Decreto di Compatibilità Ambientale (DEC/VIA/4407)/30 Dicembre 1999</p> <p>Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("MATTM") / Decreto di Compatibilità Ambientale (DEC/DSA/2004/0866) / 8 Ottobre 2004</p> <p>Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("MATTM") / Decreto DSA-DEC-2007-0000975 del 30 Novembre 2007 / Integrazione dei pareri di compatibilità ambientale del progetto, espressi con i DEC VIA del 30 Dicembre 1999, DEC VIA del 12 Ottobre 2004 e DEC VIA del 18 Luglio 2007</p> <p>Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("MATTM") / Integrazione del quadro prescrittivo del Decreto di Compatibilità Ambientale 866 dell'Ottobre 2004 nell'ambito della valutazione della formazione di schiume (DVA-DEC-2012-000435 del 7 Agosto 2012)</p> <p>Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ("MATTM") / Comunicazione No. 9454 del 23/04/2018 esito valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6 c. 9 del D.Lgs 152/2006 Progetto Large Scale LNG</p> <p>Progetto Aumento della capacità di rigassificazione Terminale GNL Adriatic LNG di Porto Viro da 8 a 9 Miliardi di Sm³/Anno - Decreto direttoriale di esclusione dalla VIA n. 297</p> <p>Progetto Aumento della capacità di rigassificazione Terminale GNL Adriatic LNG di Porto Viro da 8 a 9 Miliardi di Sm³/Anno - Decreto direttoriale di esclusione dalla VIA n. 297 del 18/08/2021. Verifica di ottemperanza condizioni ambientali n. 1 e 3.</p>
<p>Autorizzazione all'esercizio</p>	<p>Ministero dell'Industria, del Commercio e dell'Artigianato / Decreto Ministeriale No. 16767 / 7 Luglio 2000</p> <p>Ministero delle Attività Produttive / Decreto di esercizio provvisorio No. 17282 / 11 Novembre 2004</p> <p>Ministero dello Sviluppo Economico / Decreto di autorizzazione all'esercizio definitivo dell'impianto, trasmesso con nota del Ministero dello Sviluppo Economico Prot. 20944 del 29 luglio 2016</p> <p>Decreto del Ministero della Transizione Ecologica n. 543 con cui la società Terminale GNL Adriatico S.r.l. è autorizzata ad aumentare la capacità di</p>

	rigassificazione del Terminale di rigassificazione off-shore di Porto Levante da 8 a 9 GSm ³ /anno
AIA	Decreto Ministeriale n. 96 del 22 febbraio 2022 - Riesame dell'autorizzazione integrata ambientale rilasciata alla società Terminale GNL Adriatico S.r.l. per l'esercizio del rigassificatore Adriatic LNG, ubicato a circa 15 km al largo della costa italiana nel Mare Adriatico Settentrionale in direzione Nord-Est da Porto Levante del Comune di Porto Viro
Nuovi schemi di separazione del traffico nel Mare Adriatico e istituzione delle aree circolari di divieto di transito/ancoraggio e di sicurezza	Ministero dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Chioggia / Prot. No. 14189 / 28 Maggio 2007
Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del Terminale marino Adriatic LNG	Ministero dei Trasporti, Capitaneria di Porto di Chioggia / Ordinanza 63/2008 / 2 Settembre 2008
Rapporto di Sicurezza	Comitato Tecnico Regionale (CTR) del Veneto (N. 1663 del 26/06/2018 Rapporto di Sicurezza aggiornato ai sensi dell' Art.15 e Allegato C del D.Lgs 105/15.e successivi, di cui l'ultimo n. 1830 del 18/2/2020). - Comunicazione n. protocollo ALNG 0114/2022 del 28/6/2022 – trasmissione ultima versione aggiornata del Rapporto di Sicurezza ai sensi dell'Art.15 e Allegato C del D.Lgs 105/15.

7. Iter autorizzativo del progetto proposto

Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:

<i>Procedure</i>	<i>Autorità competente</i>
X Dichiarazione di Non Aggravio di Rischio ai sensi dell'Allegato D al D.Lgs. 105/15	Comitato Tecnico Regionale / Dichiarazione trasmessa con comunicazione n. prot. ALNG-0010/23 in data 17/1/2023

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In corrispondenza ed in prossimità del sito di progetto non sono presenti zone umide, zone riparie, foci dei fiumi
2. Zone costiere e ambiente marino	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Il progetto è ubicato nel Mare Adriatico a circa 15 km dalla costa, al largo del Comune di Porto Viro (RO).
3. Zone montuose e forestali	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	In corrispondenza ed in prossimità del sito di progetto non sono presenti zone montuose e forestali.
4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	La zona di mare su cui insiste il terminale non interessa riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE).
5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Nell'area del Terminale GNL non sono presenti zone in cui si è verificato o potrà verosimilmente verificarsi il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale.

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
6. Zone a forte densità demografica	<input type="checkbox"/>	X	Il progetto sarà implementato in mare dove non interesserà zone ad alta densità di popolazione o di costruzioni.
7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica	<input type="checkbox"/>	X	Le aree interessate dal progetto, in mare a circa 15 km dalla costa, non interessano zone con valore paesaggistico, zone di importanza storica o culturale e zone archeologiche marine tutelate ai sensi del D.Lgs 42/2004. Si evidenzia che gli aspetti sopra citati sono stati trattati nei documenti tecnici sottoposti alle procedure di VIA del Terminale, che si sono concluse con Decreti di Compatibilità ambientale emessi dal MATTM di concerto con il MIBACT.
8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001)	<input type="checkbox"/>	X	In corrispondenza ed in prossimità del sito di progetto, in mare a circa 15 km dalla costa, non sono presenti territori interessati da produzioni agricole.
9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)	<input type="checkbox"/>	X	Nell'area in cui si svilupperà il progetto non sono presenti siti contaminati.

8. Aree sensibili e/o vincolate			
<i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i>	<i>SI</i>	<i>NO</i>	<i>Breve descrizione²</i>
10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto sarà implementato in mare a 15 km dalla costa e non interesserà aree sottoposte a vincolo idrogeologico.
11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	Il progetto sarà implementato in mare e non interesserà aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni.
12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³	<input checked="" type="checkbox"/> Zona 3	<input type="checkbox"/>	Il progetto è localizzato sulla macro placca Adria, relativamente stabile e caratterizzata da bassa sismicità.
13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aereoportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	L'area del progetto non è interessata da vincoli/fasce di rispetto/servitù riconducibili ad opere diverse dal Terminale. Si evidenzia che intorno al Terminale stesso sono state istituite dalla Capitaneria di Porto di Chioggia le aree circolari di divieto di transito/ancoraggio e di sicurezza (Nota Prot.. No. 14189 del 28 Maggio 2007)

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le fasi di costruzione e di dismissione/smantellamento non sono previste nel progetto, in quanto non sarà realizzata alcuna variazione dell'assetto impiantistico attuale. Anche in fase di funzionamento non si prevedono variazioni dell'attuale struttura del Terminale che potrebbero causare mutamenti fisici del sito.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Non si prevedono possibili effetti significativi in quanto il progetto non prevede alcuna modifica (né strutturale né impiantistica) del Terminale GNL.</p>	
2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili?	<p><input type="checkbox"/> Sì</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Non si prevede nessuna variazione dell'assetto impiantistico attuale e quindi nessuna fase di costruzione. Per quanto riguarda la fase di funzionamento, il progetto non prevede modifiche nei prelievi di acqua di mare per garantire l'incremento di capacità di rigassificazione sul Terminale.</p>		<p><input type="checkbox"/> Sì</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto non prevede l'utilizzo di nessuna risorsa naturale aggiuntiva rispetto a quelle già attualmente utilizzate. Come descritto nella Relazione tecnico-ambientale allegata alla presente lista di controllo, i valori di portata alla presa e allo scarico, anche nel nuovo scenario di funzionamento, risultano ricompresi in quelli già considerati favorevolmente in fase di VIA (2004).</p>	
3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana?	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì</p> <p><input type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il volume massimo di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente presente nell'area del Terminale non cambia rispetto a quanto considerato nei procedimenti di valutazione di impatto ambientale ad oggi condotti con esito positivo. Gli unici cambiamenti previsti sono legati all'eventuale aumento del traffico marittimo in arrivo al Terminale ed alle connesse emissioni in atmosfera.</p>		<p><input type="checkbox"/> Sì</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto non prevede modifiche impiantistiche al Terminale, che continuerà ad operare con gli attuali standard di sicurezza attualmente adottati.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Le fasi di costruzione e di dismissione/ smantellamento non sono previste nel progetto, in quanto non sarà effettuata alcuna variazione dell'assetto impiantistico attuale. Durante la fase di funzionamento il progetto non prevede un aumento della produzione dei volumi né la variazione della modalità di stoccaggio dei rifiuti.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>L'implementazione del progetto non genera effetti significativi in quanto non varierà lo scenario attualmente autorizzato in termini di produzione e di stoccaggio dei rifiuti.</p>	
5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Si prevede una potenziale variazione dei quantitativi di emissioni in atmosfera legati alla variazione del traffico di navi metaniere.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto non implica un incremento significativo delle emissioni di inquinanti in atmosfera (NOx e CO) rispetto allo stato attuale come descritto nel rapporto tecnico-ambientale in allegato alla presente Lista di Controllo.</p>	
6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p>Il progetto comporterà emissioni sonore e di emissioni luminose analoghe a quelle connesse all'attuale operatività del Terminale.</p>		<p><i>Perché:</i></p> <p>Il progetto non implica emissioni sonore e luminose diverse da quelle attualmente già emesse.</p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
		<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì
7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Il progetto potrebbe potenzialmente comportare rischi di contaminazione delle acque marine, così come avviene nell'attuale operatività del Terminale e senza nessun ulteriore aggravio.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Nelle simulazioni riportate nello SIA 2004, che ha ottenuto Decreto di Compatibilità ambientale, era già stato considerato cautelativamente lo scarico di acqua di rigassificazione alla massima capacità produttiva del Terminale (29,000 m³/h). I risultati di tali simulazioni mostravano che l'aumento della portata di acqua a mare scaricata non comporta variazioni sia nel delta termico annuale, tra la temperatura dell'acqua mare prelevata e di quella scaricata dopo la rigassificazione, sia nella concentrazione di cloro nello scarico stesso.</i></p> <p><i>La portata complessiva massima di acqua di mare prelevata e, successivamente, scaricata a mare dopo l'utilizzo nei vaporizzatori tramite lo scarico finale SF1, si conferma pari a 29,000 m³/h anche nello scenario di massima capacità annua autorizzata di 9.6 miliardi di Sm³ per anno.</i></p>	
8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Il progetto non prevede attività di costruzione. Il progetto non prevede alcuna nuova attività rispetto a quelle già in essere e durante le fasi di funzionamento il progetto non prevede alcuna modifica alle operazioni svolte già attualmente in sicurezza.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Non si prevedono possibili effetti significativi in quanto il progetto non prevede alcuna modifica alle operazioni già attualmente svolte.</i></p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/?</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi?</i>	
	<i>Breve descrizione</i>		<i>Si/No/? – Perché?</i>	
9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

<p>di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>La zona di mare su cui insiste il terminale non è interessata da vincoli di tutela biologica, naturalistica ed archeologica. In tale area non sono presenti zone di importanza storica o culturale e zone con valore paesaggistico.</i></p> <p><i>In particolare:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>non interessa aree SIC o ZPS (Direttiva 2009/147/CE e Direttiva 92/43/CEE);</i> • <i>non rientra in nessuna area marina protetta istituita ai sensi delle Leggi No. 979 del 1982 e No. 394 del 1991, di prossima istituzione o di reperimento;</i> • <i>non ricade in zona marina protetta per il ripopolamento (di cui alla Legge No. 41 del 17 Febbraio 1982 recante "Piano per la Razionalizzazione e lo Sviluppo della Pesca Marittima");</i> • <i>non rientra in nessuna zona di tutela biologica marina (ai sensi della legge 963/1965, modificata dai Decreti No. 153 e No.154 del 26 Maggio 2004; D.P.R. No. 1639/1968; Decreto del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali del 19 Giugno 2003 concernente il Piano di Protezione delle Risorse Acquatiche che, all'Art. 7, comma 1, statuisce l'istituzione di zone di tutela biologica da adottarsi ai sensi dell'Art. 98 sopra citato);</i> • <i>non ricade in zone costiere facenti parte di aree naturali protette o sottoposte a misure di salvaguardia ai sensi della Legge 394/91;</i> • <i>non sono segnalate zone archeologiche marine tutelate ai sensi del D. Lgs 42/2004.</i> <p><i>Considerando un raggio di 10 km intorno al Terminale si segnala la presenza della Zona di Tutela Biologica "Tegnuè di Chioggia" e del SIC (Sito di Importanza Comunitaria) IT3250047 "Tegnuè</i></p>	<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Il progetto non genererà effettivi significativi in generale ed a maggior ragione su aree protette per il loro valore ecologico, paesaggistico, culturale o altro, in quanto localizzate a distanze significative dall'area di progetto (min 9 km).</i></p> <p><i>In particolare, il progetto non avrà effetti significativi su zone ad alto valore paesaggistico in quanto:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>non comporterà alcuna variazione strutturale al Terminale;</i> • <i>sarà implementato in mare a circa 15 km dalla costa.</i> <p><i>In considerazione della natura del progetto, si può affermare che non si avranno effetti significativi su zone di interesse culturale, che peraltro non interessano l'area del progetto.</i></p>
--	---	--

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

<i>Domande</i>	<i>Si/No/? Breve descrizione</i>		<i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i>	
	<p><i>di Chioggia” ad una distanza minima di 9 km dal Terminale . Si evidenzia infine che gli aspetti sopra citati sono stati trattati nei documenti tecnici sottoposti alle procedure di VIA del Terminale, che si sono concluse con Decreti di Compatibilità ambientale emessi dal MATTM di concerto con il MIBACT.</i></p>			
<p>10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella</p>	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Si	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>In corrispondenza ed in prossimità del sito di progetto non sono presenti zone sensibili o importanti per la loro ecologia (ad esempio Zone Ramsar, Aree EUAP ecc.) o zone utilizzate da specie di flora e fauna protette o sensibili. Gli studi condotti per il SIA hanno infatti portato ad escludere significative presenze di specie protette in ragione della notevole distanza del sito del terminale da aree di interesse naturalistico.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Il progetto non genererà effettivi significativi in generale ed a maggior ragione nelle zone importanti o sensibili per la loro ecologia e nelle zone utilizzate da specie di flora e fauna protette, importanti o sensibili, in considerazione della loro localizzazione (ad una distanza minima di circa 12 km dall'area EUAP "Parco Regionale del Delta del Po e a circa 9 km dalla Zona di Tutela Biologica "Tegnuè di Chioggia" e SIC IT3250047 "Tegnuè di Chioggia"). Per completezza di informazione, si sottolinea che nello Studio Preliminare Ambientale relativo al "Progetto di Aumento della Capacità di Rigassificazione del Terminale GNL da 8 a 9 Miliardi di Sm³/Anno" (trasmesso con comunicazione n. prot. ALNG 32/21 del 10/03/2021) era stato indicato che, per quanto riguarda l'area di intervento, la caratterizzazione sito specifica per la componente Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi è stata effettuata nell'ambito dello SIA del progetto originario già autorizzato con DEC VIA No.866 dell'8 Ottobre 2004.</i></p> <p><i>Nel complesso emerge uno stato generalizzato buono della componente e non si rilevano specifiche interferenze associabili alle attività del Terminale.</i></p>	
<p>11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input type="checkbox"/> No</p>	<p><input type="checkbox"/> Sì</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> No</p>

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Il Terminale è ubicato nel Mare Adriatico a circa 15 km dalla costa, al largo del Comune di Porto Viro (RO).</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Il progetto prevede l'ottimizzazione della capacità di rigassificazione del Terminale. Si ricorda che non sono previste modifiche strutturali. Come descritto nel rapporto tecnico-ambientale allegato alla presente lista di controllo, i valori di portata alla presa e allo scarico, anche nel nuovo scenario, risultano ricompresi in quelli già considerati favorevolmente in fase di VIA. Per completezza di informazione, si sottolinea che nello Studio Preliminare Ambientale relativo al "Progetto di Aumento della Capacità di Rigassificazione del Terminale GNL da 8 a 9 Miliardi di Sm³/Anno" (trasmesso con comunicazione n. prot. ALNG 32/21 del 10/03/2021) era stato indicato che non si ravvisano elementi di contrasto tra il Piano di Tutela delle Acque ed il progetto di aumento della capacità del Terminale.</i></p>	
12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input checked="" type="checkbox"/> Sì	<input type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Il progetto non prevede alcuna costruzione o modifica al Terminale. L'ubicazione del Terminale è stata scelta anche al fine di minimizzare la percepibilità dello stesso.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Il progetto non comporterà alcuna modifica alla struttura del Terminale. Tenendo in considerazione anche la collocazione del Terminale (a circa 15 km dalla costa) si considera nullo l'impatto visivo del progetto.</i></p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato?	<i>Descrizione:</i> <i>Il sito del progetto sarà compreso nell'area già attualmente occupata dal Terminale, ubicata in mare.</i>		<i>Perché:</i> <i>Perché l'area di progetto sarà la stessa occupata attualmente dal Terminale, localizzata in mare.</i>	
15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>L'area del progetto non interessa siti che potrebbero interessare future pianificazioni dell'uso suolo.</i>		<i>Perché:</i> <i>Il sito del progetto non interessa aree che potranno essere oggetto di future pianificazioni dell'uso suolo.</i>	
16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<i>Descrizione:</i> <i>Il progetto sarà implementato in mare dove non interesserà zone ad alta densità di popolazione o di costruzioni.</i>		<i>Perché:</i> <i>Il progetto non prevede interazioni con zone ad alta densità di popolazione o di costruzioni.</i>	
17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole,	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Il sito del progetto nel Mare Adriatico si trova lontano da terreni occupati da ospedali, scuole, luoghi di culto o strutture collettive.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>L'implementazione del progetto è prevista in mare a circa 15 km dalla costa e quindi non sono previste interazioni con terreni occupati da ospedali, scuole, luoghi di culto o strutture collettive.</i></p>	
18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>L'area del progetto non interessa aree che contengono risorse importanti, di alta qualità o scarsamente disponibili. Inoltre per quanto riguarda le attività di pesca, la zona circostante il terminale è interdetta alla navigazione.</i></p> <p><i>Si evidenzia in ogni caso che la zona circostante il Terminale è già attualmente regolamentata da una Ordinanza della Capitaneria di Chioggia: tale ordinanza, tra l'altro, identifica le aree di sicurezza in cui sono vietate attività assimilabili al turismo (attività subacquee) e la pesca.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>L'implementazione del progetto è prevista in mare aperto ed in una zona già soggetta ad interdizione per attività di pesca e turistiche.</i></p>	
19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
<p>sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto?</p>	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Nell'area del Terminale GNL non sono presenti zone soggette ad inquinamento o danno ambientale.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Il progetto non comporterà impatti ambientali aggiuntivi rispetto a quelli attuali.</i></p>	
<p>20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Il progetto è localizzato sulla macro placca Adria, relativamente stabile e caratterizzata da bassa sismicità, ed in una zona non soggetta a subsidenza. Per quanto riguarda le condizioni climatiche estreme o avverse (inversioni termiche, nebbie, forti venti), si evidenzia che le condizioni metereologiche nell'area del Terminale non hanno mai comportato problemi all'esercizio delle attività operative. Dal momento che il progetto in esame non prevede attività diverse da quelle attualmente in corso, si può affermare che gli eventi naturali sopra citati non comporteranno problematiche ambientali connesse al progetto.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Non si riscontrano fattori che potranno causare problematiche ambientali connesse al progetto, che non prevede attività diverse da quelle attuali.</i></p>	
<p>21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati?</p>	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
	<p><i>Descrizione:</i></p> <p><i>Non sono presenti altre attività (esistenti o in previsione) nell'area del progetto.</i></p>		<p><i>Perché:</i></p> <p><i>Non può avere effetti significativi perché non sono presenti attività esistenti o previste nell'area del progetto.</i></p>	

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

Domande	Sì/No/? Breve descrizione		Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché?	
	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No	<input type="checkbox"/> Sì	<input checked="" type="checkbox"/> No
22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera?	<i>Descrizione:</i> <i>Il progetto non comporta l'introduzione di nuove attività presso il Terminale rispetto a quelle attualmente autorizzate, e non è suscettibile di determinare effetti di natura transfrontaliera.</i>		<i>Perché:</i> <i>Non si riscontra la possibilità di generare effetti di natura transfrontaliera, in quanto il progetto non prevede attività diverse da quelle già attualmente in corso al Terminale.</i>	

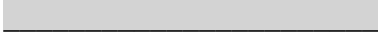
10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

N.	Denominazione	Scala	Nome file
ALL1	Rapporto Tecnico Ambientale (Doc. No.P0023782-1 H11Rev.0)	--	ALL1_Rapporto_Tecnico_Ambientale
ALL2	Figura 1 – Zone Umide, IBA ed EUAP	1:150,000	ALL2_Figura_1_Zone Umide_IBA_EUAP
ALL3	Figura 2 – Rete Natura 2000, Parchi Regionali e Riserve	1:150,000	ALL3_Figura_2_Rete_Natura_2000_Parchi_Regionali_Riserve (aggiornamento ad Aprile 2020)
ALL4	Figura 3 – Vincoli del D.Lgs 42/2004	1:150,000	ALL4_Figura_3_Vincoli_D.Lgs_42_04
ALL5	Figura 4 – Zonizzazione Sismica	1:500,000	ALL5_Figura_4_Zonizzazione_Sismica
ALL6	Figura 5 – Carta Nautica (aree di divieto di transito/ancoraggio e di sicurezza)	1:150,000	ALL6_Figura_5_Carta_Nautica

Il dichiarante


(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.