



*Ministero dell' Ambiente
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

OGGETTO:[ID:9388] - Ottimizzazione dell'esercizio del Terminale LNG di Porto Viro 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". Valutazione Preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9, del D.Lgs. 152/2006. Nota Tecnica

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. ALNG-0012/2023 del 23/01/2023, acquisita al prot. 9483/MiTE del 24/01/2023, la società Terminale GNL Adriatico S.r.l. ha trasmesso istanza di valutazione preliminare, ex art. 6, c.9-bis, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii in merito al progetto di **“Ottimizzazione dell'esercizio del Terminale LNG di Porto Viro 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”**, in quanto modifica del regime operativo alla tipologia di opera di cui al punto al punto 1 dell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, ovvero *“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”*.

Oggetto della presente valutazione preliminare è una modifica non sostanziale del regime operativo, che consiste nell'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.

Il progetto in esame 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 Proponente evidenzia che l'implementazione del progetto non costituisce 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, ma permette di massimizzare l'utilizzo della capacità tecnica di rigassificazione totale già installata, pari a 9,6 miliardi di Sm³ di gas naturale annui, mantenendo invariato il massimo send-out giornaliero già autorizzato (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 manutentivi.

In allegato alla richiesta di valutazione preliminare il Proponente ha trasmesso la lista di controllo predisposta conformemente alla modulistica pubblicata sul Portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA (www.va.minambiente.it) e al Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “*Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D.Lgs. 16 giugno 2017, n. 104*”, ed alcuni allegati relativi alla localizzazione e alla descrizione tecnica dell’intervento.

Iter autorizzativo pregresso

Il progetto del Terminale ha ottenuto giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni con il Decreto DEC/VIA/4407 del 30 dicembre 1999.

Successivamente nel 2004, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con DEC/DSA/2004/0866 del 8 Ottobre 2004, ha espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo con prescrizioni relativamente al progetto di raddoppio della capacità di rigassificazione, ovvero fino a 8 GSm³/anno. Tale Decreto è stato poi integrato con alcune prescrizioni relative al fenomeno di formazione delle schiume con il Decreto DVA/DEC-2012-435 del 7 Agosto 2012.

Nel 2018, a seguito di apposita istanza ai sensi dell’art. 6 comma 9 del D.Lgs. 152/2006 in merito al progetto “Large Scale GNL” volto all’approdo di navi metaniere con capacità massima sino 217,000 m³, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota prot. 9454 del 23 aprile 2018, riteneva che lo stesso non determinasse potenziali impatti ambientali negativi e significativi addizionali rispetto a quanto già valutato nell’ambito della procedura di VIA e quindi escludeva la necessità di sottoporre il progetto ad ulteriori procedure di valutazione ambientale.

Con Provvedimento Direttoriale n. 297 del 18/08/2021, è stato escluso da procedura di VIA il “*Progetto Aumento della capacità di rigassificazione Terminale GNL Adriatic LNG di Porto Viro da 8 a 9 Miliardi di Sm³/Anno*”, a condizione che fossero ottemperate specifiche prescrizioni.

Con Decreto Direttoriale di verifica di ottemperanza n. 4 del 15/03/2022 sono state dichiarate ottemperate le condizioni ambientali n. 1 e 3.

Analisi e valutazioni

Il progetto in esame riguarda una modifica non sostanziale del regime operativo del Terminale GNL offshore di Porto Viro, localizzato nel Mar Adriatico settentrionale, 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 Viro (RO).

L’area in cui insiste il terminale GNL, situata a circa 15 km dalla costa, al largo del Comune di Porto Viro (RO) nel Mar Adriatico, non risulta caratterizzata da particolari criticità in merito al regime vincolistico e ai fattori di sensibilità ambientali. In particolare, l’area non interessa siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e non ricade in aree marine protette. Le aree tutelate maggiormente prossime all’area di intervento sono rappresentate dal Parco Regionale del Delta del Po (area EUAP), posta a circa 12 km e dal SIC IT3250047 “Tegnuè di Chioggia” posto a circa 9 km.

L’implementazione della capacità di rigassificazione non comporterà alcuna modifica strutturale, impiantistica o di processo all’attuale configurazione del Terminale e pertanto non sono previste attività di cantiere, ma verrebbe 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), 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.

Il Proponente infatti evidenzia che la capacità attualmente autorizzata, pari a 9 miliardi di Sm³ per anno, era stata definita 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 quindi una modifica strutturale, impiantistica o di processo rispetto all'attuale configurazione.

Tuttavia, tale scenario di funzionamento del Terminale comporterà un incremento dei volumi di GNL approvvigionati con conseguente lieve aumento del numero di navi metaniere annuo che potenzialmente attraccheranno e scaricheranno al Terminale, pertanto gli unici potenziali effetti sull'ambiente saranno legati all'eventuale aumento del traffico marittimo in arrivo al Terminale ed alle connesse emissioni in atmosfera.

A tal proposito, il Proponente evidenzia che il progetto non implica un incremento significativo delle emissioni di inquinanti in atmosfera (NO_x e CO) rispetto allo stato attuale, come mostrato nella seguente tabella.

Inquinante	Max Emissioni Scenario "9 Miliardi" [t/anno]	Totale Emissioni Scenario "9.6 Miliardi" [t/anno]
NO_x	247.3	262.5
CO	18.6	19.8

Figura 1 - Confronto tra le Stime Emissive dello Scenario "9 Miliardi" e lo Scenario "9.6 Miliardi"

Per quanto riguarda la stima del possibile aumento del traffico navale connesso al Progetto, il Proponente riporta che lo scenario di traffico marittimo massimo ipotizzato per il Progetto Autorizzato a 9 miliardi di Sm³/anno prevede 103 approdi, mentre lo scenario di traffico per il Progetto di Aumento di Capacità di Rigassificazione da 9 a 9.6 miliardi di Sm³/anno ne prevede 110.

Scenario	No. Navi/anno
Scenario Attualmente Autorizzato (9 Miliardi)	103
Scenario Futuro (9.6 Miliardi)	110

Figura 2 - Confronto Scenari del Progetto Attualmente Autorizzato e attuato a 9 Miliardi di Sm³ /anno e il Progetto Futuro a 9.6 Miliardi di Sm³ /anno

Pertanto la differenza tra lo Scenario di traffico “9 Miliardi” e lo scenario futuro è pari a 7 transiti/anno, ovvero circa il 7% rispetto al totale autorizzato nel Decreto VIA del 2004, di 60 transiti/anno.

Inoltre, il Proponente sottolinea che il traffico commerciale marittimo effettivo riscontrato nel 2019 (anno prima della pandemia dovuta al Covid-19) sia stato, nell’intera area d’interesse, pari a 8.200 navi/anno per cui l’aumento del traffico legato al progetto rappresenterebbe circa lo 0.08 % del normale flusso marittimo commerciale complessivo dell’area d’interesse.

Il Proponente ha anche fornito una valutazione delle ricadute degli inquinanti ottenuta utilizzando il sistema modellistico CALPUFF, sviluppato dalla Sigma Research Corporation per il California Air Resource Board (CARB) (cfr. pag. 93-98 del documento ALL1_Relazione_Tecnico_Ambientale).

A conclusione delle suddette simulazioni, il Proponente ha fornito le mappe di iso-concentrazione estratte dal modello, corredate dall’analisi in termini di confronto tra la configurazione di impianto attuale (9 miliardi di Sm³/anno) e quella futura, oggetto del presente studio (9.6 miliardi di Sm³/anno).

I valori di ricaduta stimati dal modello risultano molto ridotti sia nello scenario attuale che nello scenario ipotizzato a 9.6 miliardi di Sm³/anno.

In particolare, nello Scenario Massimi Orari e Percentili per le ricadute di NO_x si segnala un massimo di circa 26 µg/m³, (cfr. il limite per la qualità dell’aria dell’NO₂ è pari a 200 µg/m³), limitato alle aree circostanti il terminale, mentre per il CO le ricadute stimate dal modello risultano totalmente trascurabili anche nei valori massimi.

Il Proponente evidenzia altresì che con l’incremento della capacità del Terminale da 9 a 9.6 miliardi di Sm³/anno non si prevede un aumento dell’acqua utilizzata per la rigassificazione rispetto a quanto autorizzato, per cui l’impatto sulla componente ambiente idrico marino è da considerarsi nullo.

Per la stessa ragione, il Proponente esclude impatti relativi alle potenziali interferenze con i fenomeni di formazione delle schiume superficiali, dato che non è previsto un aumento di portata giornaliera di rigassificazione rispetto all’attuale scenario autorizzato. Anche la portata di scarico del sistema acqua mare non sarà incrementata, in quanto la capacità massima giornaliera di rigassificazione non varia. Pertanto, il progetto di ottimizzazione della capacità non comporta alterazioni nel meccanismo di formazione e propagazione delle schiume.

In ogni caso, il Proponente ricorda che in ottemperanza al Decreto DVA-DEC-2012-0000435 del 07/08/2012, sarà proseguita l'attuazione del programma di monitoraggio delle schiume al fine di controllarne la formazione, lo sviluppo, l'estensione e la dispersione, nonché le attività di abbattimento.

Conclusioni

Sulla base delle informazioni fornite dal Proponente nella documentazione trasmessa, preso atto che:

- Il progetto non comporterà alcuna modifica strutturale, impiantistica o di processo all'attuale configurazione del Terminale e non sono previste attività di cantiere;
- la Corte di giustizia europea (Case C-72/95, Kraaijeveld and others e Case C-275/09, Brussels Hoofdstedelijk Gewest and others, par. 24; C-121/11, Pro-Braine and Others, par. 31) ha affermato che un'autorizzazione in assenza di lavori o interventi che possano comportare alterazioni dell'ambiente fisico non può essere classificata "progetto" ai sensi della Direttiva VIA;
- l'area non interessa siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e non ricade in aree marine protette;

considerato e valutato che:

- la configurazione d'esercizio dell'impianto necessaria all'implementazione della capacità di rigassificazione in esame risulta già operativa ed autorizzata allo stato attuale, si tratta solo di estendere 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;
- per quanto riguarda la fase di funzionamento, il progetto non prevede modifiche non prevede l'utilizzo di nessuna risorsa naturale aggiuntiva rispetto a quelle già attualmente utilizzate ed autorizzate;
- le interferenze con l'ambiente risultano limitate alla componente "emissioni in atmosfera" e sono legate al limitato possibile incremento del traffico marittimo, pari a 7 transiti/anno, ovvero circa il 7% rispetto al totale autorizzato nel Decreto VIA del 2004, di 60 transiti/anno;
- non è previsto un aumento né della portata giornaliera di rigassificazione rispetto all'attuale scenario autorizzato né conseguentemente della portata di scarico del sistema acqua mare, in quanto la capacità massima giornaliera di rigassificazione non varia. Pertanto, il progetto di ottimizzazione della capacità non comporta alterazioni nel meccanismo di formazione e propagazione delle schiume, in ogni caso il Proponente manterrà l'utilizzo di tutti i sistemi meccanici di contenimento e abbattimento delle schiume attualmente operativi;
- il progetto proposto non comporta alcuna variazione della tipologia e della frequenza di accadimento dei possibili incidenti associati all'operatività del terminale così come della sua esposizione/vulnerabilità a calamità naturali.

Ad esito delle considerazioni di cui sopra, si ritiene che il progetto in valutazione denominato *"Ottimizzazione dell'esercizio del Terminale LNG di Porto Viro 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"*, non determini

impatti ambientali significativi e negativi rispetto a quanto già valutato nell'ambito della procedura di VIA nel 2004, e quindi si propone che sia ragionevolmente da escludere la necessità di successive procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, ferma restando la necessità di ottemperare alle condizioni ambientali relative alla fase di esercizio contenute nei precedenti provvedimenti di compatibilità ambientale emessi per l'opera in oggetto, ove applicabili.

Qualora tuttavia le previsioni sui dati di traffico navale dovessero differire da quanto ipotizzato ed in maniera tale da determinare un quadro emissivo peggiorativo o comunque comportare effetti difforni da quanto già precedentemente analizzato e valutato, il proponente dovrà darne tempestivamente informazione alla scrivente Direzione generale per gli eventuali seguiti di competenza.

Al fine del rispetto di tutte le disposizioni normative di settore e territoriali, si rimanda al parere degli enti competenti per eventuali ulteriori "nulla osta" e/o autorizzazioni.

La responsabile del procedimento

Claudia Pieri

