



protocollo n.
Riferimento: **[ID_8876]**
Allegati: descritti
Trieste,

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica
Direzione generale valutazioni ambientali
Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS
VA@pec.mite.gov.it

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica
Commissione Valutazione Impatto Ambientale -
VIA e VAS
ctva@pec.minambiente.it

e per conoscenza
Al Ministero della Cultura
Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e
Paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Oggetto: D. Lgs. 152/2006 – Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza statale per il progetto di "Distribuzione GNL in Regione Friuli Venezia Giulia". Proponente: Smart Gas S.p.A.. **Parere.**

In relazione al procedimento di Verifica di Assoggettabilità a VIA di competenza statale per il progetto in argomento, presentato dalla società Smart Gas S.p.A., su conforme deliberazione della Giunta Regionale n. 654 di data 29 marzo 2023 allegata alla presente, si comunica di ritenere che, in considerazione delle carenze documentali e progettuali descritte nella citata deliberazione, non sussistano, al momento, le condizioni per poter pervenire ad una adeguata e responsabile determinazione degli impatti ambientali determinati dal progetto "Distribuzione di GNL in Regione Friuli Venezia Giulia".

Distinti saluti

Massimiliano Fedriga
(firmato digitalmente)

Firmato digitalmente da: Massimiliano Fedriga
Data: 03/04/2023 11:36:26

Delibera n° 654

Estratto del processo verbale della seduta del
29 marzo 2023

oggetto:

DLGS 152/2006. PARERE REGIONALE NELL'AMBITO DELLA PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA STATALE PER IL PROGETTO "DISTRIBUZIONE DI GNL IN REGIONE FRIULI VENEZIA GIULIA" (SCRN16). PROPONENTE: SMART GAS SPA.

Massimiliano FEDRIGA	Presidente	presente
Riccardo RICCARDI	Vice Presidente	presente
Sergio Emidio BINI	Assessore	presente
Sebastiano CALLARI	Assessore	presente
Tiziana GIBELLI	Assessore	presente
Pierpaolo ROBERTI	Assessore	presente
Alessia ROSOLEN	Assessore	presente
Fabio SCOCCIMARRO	Assessore	presente
Stefano ZANNIER	Assessore	assente
Barbara ZILLI	Assessore	presente

Gianni CORTIULA Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

Vista la Direttiva 2014/52/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

Visto il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale ed in particolare la Parte seconda che disciplina anche la valutazione di impatto ambientale;

Rilevato che Smart Gas S.p.A. con nota di data 02 settembre 2022, ai sensi dell'art. 19 del D. Lgs. 152/06, ha formulato istanza di pronuncia di compatibilità ambientale integrata con valutazione di incidenza ambientale relativa al progetto "Distribuzione GNL in Regione Friuli Venezia Giulia";

Preso atto che il progetto è sottoposto a procedura di verifica di assoggettabilità a VIA ministeriale in quanto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II alla Parte Seconda del D. Lgs.152/2006, al punto 18 denominata "ogni modifica o estensione dei progetti elencati nel presente allegato, ove la modifica o l'estensione di per sé sono conformi agli eventuali limiti stabiliti nel presente allegato", con specifico riferimento al punto 11 dell'Allegato II alla Parte II D. Lgs. 152/2006: "Porti marittimi commerciali, nonché vie navigabili e porti per la navigazione interna accessibili a navi di stazza superiore a 1350 tonnellate";

Rilevato che le lavorazioni in progetto risultano esterne, ma all'interno dell'area di interferenza funzionale, dei seguenti siti Natura 2000 della nostra Regione:

- ZSC IT3330009 "Trezze San Pietro e Bardelli";
- ZSC/ZPS IT3330005 "Foce dell'Isonzo e Isola della Cona";
- ZSC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano";
- ZPS IT3341002 "Aree Carsiche della Venezia Giulia";
- ZSC IT3340006 "Carso Triestino e Goriziano";
- ZSC IT3330007 "Cavana di Monfalcone"
- biotopi naturali regionali "Risorgive di Shnavetti" e la "Palude del fiume Cavana";

e, pertanto ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D. Lgs.152/2006, il procedimento in oggetto ricomprende la procedura di valutazione d'incidenza di cui all'articolo 5 del DPR 357/1997;

Rilevato che il Ministero della Transizione Ecologica (d'ora in avanti dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica), con nota prot. 108270 di data 8 settembre 2022, ha comunicato la procedibilità dell'istanza, a seguito della verifica espletata positivamente sulla completezza della documentazione trasmessa, nonché la pubblicazione dell'avviso al pubblico e della relativa documentazione sul proprio sito web;

Vista la propria delibera n. 1341 di data 16 settembre 2022 con cui la Regione Friuli Venezia Giulia dichiarava il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento nazionale di verifica di assoggettabilità a VIA per il progetto in oggetto, inviata dal Servizio valutazioni ambientali al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con nota prot. 53509 del 19 settembre 2022;

Rilevato che la Regione è chiamata ad esprimere, ai sensi dell'art. 3 dell'Allegato alla propria deliberazione giuntale n. 568 di data 22 aprile 2022, un parere collaborativo sulla realizzazione del progetto, nell'ambito dell'istruttoria di competenza statale;

Preso atto che l'intervento si pone l'obiettivo di realizzare un sistema logistico di trasporto di GNL senza rigassificazione, prevedendo una nave madre da 145'000 m³ di capienza ormeggiata al largo nel golfo di Trieste, dalla quale una nave shuttle, della capienza di 12'000 m³ attingerà il gas liquido per trasporto alla banchina portuale Molino-Casillo, situata nel golfo di Panzano, presso la quale verrà realizzato un sistema di logistica ship-to-train per trasferire il GNL all'interno di ISO-container che verranno caricati in buona parte su convoglio ferroviario e in parte su gomma;

Dato atto che, nell'ambito del procedimento regionale, con nota prot. 51867 di data 12 settembre 2022 sono stati richiesti i pareri collaborativi al Comune di Monfalcone, alla Capitaneria di Porto di Monfalcone, all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, all'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina, all'ARPA del Friuli Venezia Giulia, all'Ente di Decentramento Regionale di Gorizia, alla Direzione centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità, alla Direzione Centrale infrastrutture e territorio - Servizio pianificazione paesaggistica, territoriale e strategica e alla Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile - Servizio geologico, Servizio difesa del suolo, Servizio gestione risorse idriche e Servizio transizione energetica;

Dato atto che sono pervenuti i seguenti pareri ed osservazioni:

- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone con nota prot. 11321 di data 21 settembre 2022 – osservazioni;

- ARPA FVG con nota prot. 30253 di data 27 settembre 2022 – richiesta integrazioni;
- Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina con nota prot. 93823 di data 27 settembre 2022 – richiesta integrazioni;
- Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili – Capitaneria di porto di Monfalcone con nota prot. 16389 di data 27 settembre 2022 – assenza competenze;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 55353 di data 27 settembre 2022 – osservazioni;
- Direzione Centrale risorse agroalimentari, forestali e ittiche – Servizio biodiversità con nota prot. 157228 di data 29 settembre 2022 – richiesta integrazioni;
- Comune di Ronchi dei Legionari con nota di data 6 ottobre 2022 – parere contrario;
- Comune di Monfalcone con nota di data 7 ottobre 2022 – osservazioni;
- Direzione Centrale infrastrutture e territorio – Servizio portualità e logistica integrata con nota prot. 171307 di data 7 ottobre 2022 – richiesta integrazioni;

Rilevato che, a seguito della valutazione degli elaborati progettuali ed in considerazione dei pareri pervenuti, il Servizio valutazioni ambientali ha evidenziato, con nota prot. 172877 di data 10 ottobre 2022, al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la necessità di integrazioni per una compiuta valutazione degli impatti indotti dal progetto;

Vista la nota prot. 5005 di data 26 ottobre 2022 con la quale il Ministero della Cultura – Soprintendenza Speciale per il PNRR comunicava al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica di ritenere di non dover richiedere l'assoggettamento a VIA del progetto, prescrivendo una condizione ambientale inerente la verifica dell'interesse archeologico;

Vista la nota prot. 526788 di data 14 novembre 2022 con cui la Regione Veneto inviava al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica la propria richiesta d'integrazioni;

Vista la nota prot. 146700 di data 23 novembre 2022 con cui il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica richiedeva al proponente specifiche integrazioni richiedendo, altresì di fornire riscontro alle integrazioni richieste anche dalla Regione Friuli Venezia Giulia;

Vista la nota di data 16 febbraio 2023 con la quale Smart Gas S.p.A. inviava le integrazioni a riscontro delle richieste avanzate dagli Enti coinvolti nel procedimento;

Dato atto che, con nota prot. 99346 di data 20 febbraio 2023 è stato richiesto un ulteriore parere collaborativo ai soggetti precedentemente coinvolti nel procedimento;

Visti i pareri pervenuti in merito:

- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Capitaneria di Porto di Monfalcone con nota prot. 3265 di data 2 marzo 2023 – conferma parere precedente;
- EDR di Gorizia con nota prot. 1298 di data 6 marzo 2023 – parere favorevole con condizioni;
- Direzione Centrale difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile – Servizio gestione risorse idriche con nota prot. 136921 di data 7 marzo 2023 – parere favorevole con condizioni;
- ARPA del FVG con nota prot. 7104 di data 7 marzo 2023 – supporto tecnico – scientifico;
- Comune di Monfalcone con nota di data 13 marzo 2023 – osservazioni.

Vista la Relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 23 marzo 2023 che ha analizzato in particolare gli effetti ambientali conseguenti alle azioni previste dal progetto;

Rilevato dalla citata Relazione istruttoria, in particolare, che:

- Il Progetto prevede l'installazione di una unità galleggiante per lo stoccaggio del GNL denominata "nave madre", della capacità di 145'000 m³, ormeggiata a largo del golfo di Trieste, un trasferimento a terra del GNL tramite "nave shuttle" avente una capacità di 12'000 m³ e un sistema di logistica ship-to-train nell'area di Monfalcone per il trasporto del GNL all'utente finale tramite ISO Container;
- Riguardo il posizionamento della nave madre, che il proponente afferma essere semi-permanente al largo della costa adriatica, con le integrazioni prodotte non è stata chiarita quale sarà la reale posizione della stessa. Nella documentazione iniziale, infatti, si prevede un posizionamento al largo delle coste venete, ad una distanza approssimativa di 15 km dalla riva. Nella documentazione integrativa, invece, il proponente afferma che la "nave madre" potrà effettuare le operazioni di caricamento della *shuttle tanker* in uno dei punti di ormeggio già previsti nella rada di Monfalcone dalla Capitaneria di Porto di Trieste. Tali sei punti, definiti all'interno dell'Ordinanza 52/2017 ed in particolare all'interno del "Regolamento di sicurezza per la navigazione, la sosta e gli accosti delle navi mercantili e dei galleggianti nel porto di Monfalcone", risultano ubicati nei pressi della costa triestina di cui i primi quattro lungo una linea immaginaria parallela alla costa disposta a circa 2 km

da essa, tra il porticciolo diportistico di Santa Croce e lo stabilimento balneare delle Ginestre, mentre gli ultimi due punti risultano antistanti l'Area Marina Protetta di Miramare, ad una distanza dalla riva di circa 3 km. Dalla documentazione integrativa non è stato possibile comprendere se tali posizioni risultino alternative o integrative a quanto inizialmente presentato, con inevitabili ripercussioni sulla valutazione del progetto;

- La differente ubicazione della nave madre potrebbe indurre differenti tempi di percorrenza della nave shuttle, con conseguenti potenziali aumenti nella capacità di trasporto del GNL, differenti attività in banchina e dei flussi veicolari e ferroviari attualmente non valutati;
- Riguardo l'area di sicurezza da istituire intorno alla "nave madre" a scopo protettivo, il proponente prevede un'area circolare di raggio 500 metri, suggerita da una pubblicazione inglese per le installazioni di terminali intorno al Regno Unito, riportando però alcuni casi pratici italiani in cui si prevedono raggi decisamente superiori, pari a 2÷3.7 km di interdizione totale a cui, nel caso di un rigassificatore toscano, si sommano due ulteriori buffer limitativi posti a 7.4 km e 14.8 km dal terminale stesso in cui si prevedono limitazioni decrescenti. Un tale raggio di sicurezza, qualora imposto ai siti indicati a circa 2 km dalla costa, comporterebbe un totale stravolgimento sia dell'attività diportistica – balneare attualmente presente, sia dell'attività di mitilicoltura installata nella zona;
- Tutte le considerazioni di tipo percettivo – paesaggistico presentate dal proponente hanno riguardato esclusivamente l'eventuale posizionamento della nave madre al largo delle coste venete senza valutare le alternative di stazionamento semi permanente nei pressi delle coste triestine le quali, oltre a determinare un impatto sicuramente più significativo, rappresentano un'alternativa di progetto non adeguatamente valutata sotto questo profilo;
- Dal punto di vista naturalistico l'eventuale stazionamento della nave madre al largo del SIC IT3340007 "Area marina di Miramare" e il traffico indotto delle navi shuttle, potrebbe determinare potenziali interferenze con habitat e specie ivi tutelate e, a riguardo, parrebbe opportuna una loro valutazione all'interno di specifica Valutazione d'Incidenza che, per contro, non è stata affrontata;
- Il "Regolamento di sicurezza per la navigazione, la sosta e gli accosti delle navi mercantili e dei galleggianti nel porto di Monfalcone", all'art. 31, specifica che lo stazionamento nei punti di fonda citati è ammesso unicamente in caso eccezionali o di Forza maggiore. Al momento, quindi, si rileva un potenziale contrasto tra le attività di stazionamento previste in progetto e il regolamento citato;
- In merito all'eventuale risospensione dei sedimenti che si potrebbe generare dall'attività dei rimorchiatori in fase di manovra e l'effetto indotto dal moto ondoso creato dal passaggio delle imbarcazioni, il proponente evidenzia la complessità delle valutazioni e la necessità di un modello numerico idrodinamico per calcolare il campo di corrente generato dalla presenza e attività dei due rimorchiatori ma non riscontra tale richiesta;
- Le simulazioni di dispersione degli inquinanti emessi in atmosfera dalla nave shuttle ormeggiata in banchina e dai treni, il cui locotratore è alimentato da motore diesel, evidenziano particolari problematiche. I risultati delle emissioni di NO_x stimate, infatti, riportano il superamento dei limiti previsti dal D. Lgs. 155/2010 per la salute umana nell'intorno della banchina Molino-Casillo, per un'area che ricomprende svariati recettori sensibili tra i quali abitazioni civili, un ristorante e le società sportive del mare presenti nel bacino di Panzano. Anche laddove non si verificano tali superamenti, si rileva un sostanziale peggioramento delle condizioni di qualità dell'aria. Tali valori, inoltre, vengono superati nonostante il proponente abbia considerato unicamente l'apporto determinato dalle attività di progetto, senza sommare a quest'ultimo il valore di fondo rilevato dalle centraline ARPA FVG;
- Le ipotesi mitigative indicate dal proponente dichiarano esclusivamente di prediligere o promuovere alcune azioni migliorative relative alle emissioni ma non rappresentano una reale garanzia di beneficio ambientale. Non è possibile determinare l'efficacia di tali azioni, il relativo miglioramento indotto nelle condizioni atmosferiche e, quindi, risulta impossibile verificare la sostenibilità degli impatti arrecati;
- Le simulazioni effettuate indicano un superamento dei limiti normativi per gli NO_x non solo per i valori di media annuale, ma anche per le concentrazioni orarie nell'intorno della banchina Molino-Casillo e, in considerazione di un tanto, si intravede una condizione di forte preoccupazione anche per la salute dei lavoratori impiegati per le attività previste in progetto, che potrebbero sottostare ad una considerevole esposizione durante il turno lavorativo per periodi di elevata durata e ripetitività;
- Riguardo al dimensionamento della torcia emergenziale, con le integrazioni prodotte, il proponente prevede una soluzione da ritenersi potenzialmente meno cautelativa della prima versione, aumentando senza adeguata motivazione l'intensità radiante emessa dalla torcia e potenzialmente sopportabile dall'essere umano, considerando che all'accensione saltuaria della stessa, le persone dotate di indumenti appropriati, ma

senza schermatura, debbano mettere in atto azioni di allontanamento in un tempo tra 2 e 3 minuti. Come riportato nello standard OGP 434-14 "*Vulnerability of Humans*", senza indumenti appropriati, a questo livello di irraggiamento si subiscono ustioni di secondo grado in 60 secondi. Riguardo tale aspetto, il proponente non ha motivato l'impostazione progettuale che modifica significativamente la pericolosità dell'area circostante la torcia e, di conseguenza, non risulta possibile valutare compiutamente l'impatto arrecato anche se, a fronte delle segnalazioni pervenute da parte del Comune di Monfalcone, si evidenzia una certa sensibilità dell'area meritevole di adeguata considerazione nelle valutazioni;

- Riguardo al traffico ferroviario indotto, si ravvisano delle carenze documentali in ordine al reale tempo di interdizione al traffico stradale causato dal passaggio dei treni. Stante la breve distanza interposta tra i passaggi a livello PL10, PL11 e PL12 e la prossimità di questi ultimi al termine del raccordo ferroviario in banchina portuale, si individuano periodi di chiusura dei passaggi a livello decisamente superiori a quanto indicato dal proponente stesso e, per quanto richiesto, non è stato prodotto uno studio del traffico veicolare (con indicazione di flussi orari ecc.) sulle direttrici interessate dai transiti ai passaggi a livello al fine di verificare le conseguenze dell'interruzione dello stesso nell'arco della giornata, che potrebbe anche interessare orari di punta. Da ultimo si evidenzia come non venga considerata la vicinanza dei passaggi a livello e la loro contemporanea chiusura;
- Il proponente prevede delle modifiche all'assetto ferroviario della stazione di Ronchi dei Legionari Sud e del raccordo ferroviario che vi si innesta. Gli interventi previsti di demolizione dei binari esistenti e di creazione di nuovi comprende la realizzazione di un tronchino d'indipendenza per la composizione dei treni che andrà ad interferire con il passaggio a livello PL di Via XXIV Maggio che comporterà un potenziale aumento dei periodi di chiusura al traffico veicolare del PL che non è stato valutato e, considerata l'assenza di ulteriori passaggi a livello nelle vicinanze, si rappresenta una certa rilevanza per gli spostamenti locali. Da considerare, inoltre, che il passaggio a livello non verrebbe interessato solamente dal transito dei treni ma, bensì, dalle attività di manovra, composizione e attacco/stacco del locotratte che impedirebbero il traffico veicolare, verosimilmente, per lassi di tempo decisamente superiori. Per quanto rilevante, tale impatto non è stato valutato dal proponente;
- Il traffico veicolare indotto in fase d'esercizio generato dal terminal Molino-Casillo, nell'ordine dei 7 camion/giorno, appare sostenibile;
- In relazione alla componente acustica emessa in atmosfera, si evidenzia un quadro ambientale parzialmente critico già nelle condizioni attuali, determinato dal superamento dei limiti normativi in corrispondenza di alcuni recettori sensibili, a causa del traffico ferroviario esistente. Le simulazioni nelle condizioni di progetto evidenziano una certa sostenibilità delle attività, fatto salvo le considerazioni inerenti il superamento dei limiti determinato dal trasporto ferroviario in corrispondenza della Stazione di Ronchi dei Legionari Sud;
- Per quanto riguarda il rumore sottomarino, invece, si evidenziano particolari carenze in ordine alle simulazioni effettuate, così come rilevate anche dall'ARPA FVG. Non sono stati valutati tutti i possibili posizionamenti della nave madre e, in particolare, non è stata valutata la vicinanza con l'Area Marina Protetta di Miramare nel caso di ancoraggio in rada nei pressi della stessa. Nella modellizzazione del rumore emesso dalle navi, inoltre, non viene considerata la cavitazione dell'elica, nonostante l'elevata frequenza di passaggio dello shuttle tanker e del relativo rimorchiatore, dei quali sarebbe stato opportuno tener conto nella modellizzazione. I risultati dei due scenari modellizzati sono, inoltre, riportati solo in banda larga; sarebbe stato auspicabile effettuare anche una modellizzazione su bande di frequenze più ristrette e biologicamente rilevanti. L'ARPA FVG evidenzia come i dati derivanti dal monitoraggio del rumore sottomarino effettuato dall'Agenzia non siano stati utilizzati nella definizione del rumore di fondo. I dati riportati dai modelli, inoltre, non descrivono la distribuzione temporale delle attività dei mezzi navali coinvolti, criterio importante da considerare vista la diversa attività circadiana specie-specifica della fauna presente nel golfo di Trieste. Oltre ai citati impatti sui mammiferi marini, non sono stati presi in considerazione i possibili rischi cui potrebbero essere soggetti anche altri gruppi tassonomici di interesse naturalistico e conservazionistico (Pesci, Invertebrati) presenti nel golfo di Trieste e nella AMP di Miramare. A riguardo, l'ARPA FVG ha segnalato che in letteratura sono presenti diversi studi su scala locale e reviews riguardo i gruppi di animali sopra descritti;
- L'impatto luminoso determinato dalla nave madre e dagli impianti installati in banchina è stato valutato in maniera non esaustiva, sia per quanto riguarda la coerenza con i valori normativi previsti dalla LR 15/2007 in merito alle fasce di rispetto degli osservatori astronomici professionali, sia in termini descrittivi del progetto e degli impatti ambientali arrecati, come evidenziato dalla stessa ARPA FVG;

- Dal punto di vista vegetazionale si rilevano carenze in ordine alla protezione della vegetazione, posto che non solo viene superato il limite di concentrazione media annua per gli NO_x determinati dal progetto e che essi non siano stati sommati al valore di fondo attualmente presente ma, altresì, data la prossimità, a soli 180 metri dalla banchina, del SIC IT3330007 "Cavana di Monfalcone" e del biotopo "Risorgive di Schiavetti". Il possibile effetto, consistente in acidificazione ed eutrofizzazione degli ecosistemi sensibili, non è stato valutato dal proponente in ordine all'aggiornamento del quadro emissivo che in prima istanza era stato ritenuto trascurabile;
- Per quanto riguarda i pareri pervenuti si rileva una sostanziale carenza documentale evidenziata in particolare dall'ARPA FVG e dal Comune di Monfalcone, i cui rilievi sono stati puntualmente condivisi. Il parere del Comune di Ronchi dei Legionari, espressosi solamente sulla documentazione iniziale, ha evidenziato delle problematiche parzialmente risolte con la documentazione integrativa e il permanere di alcune criticità legate alla componente atmosferica e all'interferenza con il traffico veicolare;
- Le carenze documentali emerse in istruttoria, ovvero la parziale esposizione e dimostrazione delle valutazioni effettuate, non consentono di escludere con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi anche potenziali, per la salute umana e l'ambiente determinati dal progetto di "Distribuzione GNL in Regione Friuli Venezia Giulia" presentato da Smart Gas S.p.A. e, pertanto, si ritiene che le informazioni complessivamente a disposizione non consentano di giungere a una adeguata e responsabile determinazione degli impatti del progetto;
- In un bilancio complessivo degli impatti indotti in fase di cantiere e in fase di esercizio e delle osservazioni pervenute, in considerazione delle carenze documentali e progettuali descritte, si ritiene non sussistano, al momento, le condizioni per poter pervenire ad un parere di compatibilità ambientale sul progetto proposto e appare necessario che il progetto debba essere assoggettato alla procedura di VIA di cui al D. Lgs. 152/2006;

Preso atto di quanto rappresentato dal Servizio valutazioni ambientali nella citata relazione istruttoria in ordine alle carenze progettuali e documentali;

Ritenuto, quindi, di condividere quanto sopra evidenziato dalla relazione istruttoria predisposta dal Servizio valutazioni ambientali di data 23 marzo 2023 e, in particolare in ordine alle carenze progettuali e valutative in ordine agli impatti ambientali potenzialmente arrecati dalle attività previste in progetto;

Ritenuto che la mancanza, ovvero la parziale esposizione e dimostrazione, di indispensabili elementi conoscitivi e di dati reali o dati statisticamente riferibili alla situazione concreta dei luoghi interessati, come sopra rappresentato nel dettaglio, non consentono di escludere con ragionevole grado di certezza, pericoli e rischi anche potenziali, per la salute umana e l'ambiente e che pertanto le informazioni complessivamente a disposizione di questa Amministrazione non consentono di giungere a una adeguata e responsabile determinazione degli impatti del progetto;

Su proposta dell'Assessore alla difesa dell'ambiente, energia e sviluppo sostenibile,

La Giunta regionale all'unanimità

DELIBERA

1. Ai fini dell'espressione del parere collaborativo della Regione previsto dall'art. 3 dell'Allegato alla DGR n. 568 di data 22 aprile 2022, in considerazione delle carenze documentali e progettuali descritte in premessa, si ritiene non sussistano, al momento, le condizioni per poter pervenire ad una adeguata e responsabile determinazione degli impatti ambientali determinati dal progetto "Distribuzione di GNL in Regione Friuli Venezia Giulia";
2. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione, sulla base della deliberazione medesima, ai sensi dell'art. 3 dell'Allegato alla propria deliberazione giuntale n. 568 di data 22 aprile 2022.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE