



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U. prot. CTVA - 2013 - 0001228 del 03/04/2013

Pratica N.

Ref. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot. DVA - 2013 - 0007989 del 03/04/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

**OGGETTO: I.D. VIP 2152 trasmissione parere n. 1194 CTVA del 3 aprile 2013.
Richiesta di parere art. 9 D.M. 150/07, progetto di un terminale
offshore di rigassificazione di GNL localizzato nel Golfo di Trieste.
Richiesta valutazioni aumento traffico marino nell'area di Trieste
limitazioni IMO, proponente Società E-On Spa.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 3 aprile 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)



All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0100.DOC

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



La presente copia fotostatica composta
di N° 7 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 05 APR. 2013

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

* * *

Parere n. 194 del 03 aprile 2013

Progetto	Parere Art.9 DM150/07 Progetto di un terminale offshore di rigassificazione di GNL localizzato nel Golfo di Trieste. Richiesta valutazioni aumento traffico marino nell'area di Trieste limitazioni IMO
Proponente	Società E - On S.p.A.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

CONSIDERATO che con ^{il parere} Parere CTVIA n.540 del 07/10/2010 è stato espresso giudizio favorevole riguardo alla compatibilità ambientale del progetto *“Terminale di rigassificazione GNL di Trieste Off-shore e opere connesse”* proposto dalla Società *Terminal Alpi Adriatico*.

VISTA la nota DVA-2012-0031557 del 27/12/2012 con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali richiede quanto segue: *“Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha notiziato la scrivente direzione di avere ricevuto una nota, datata 12 dicembre 2012, dall'Autorità portuale di Trieste in cui si evidenziano i dati, le prospettive a breve termine del traffico e dello sviluppo delle attività portuali, che modificano gli scenari alla base della VIA dell'impianto GNL localizzato a Zaule. Al contempo il Sig. Ministro ha conseguentemente ravvisato l'opportunità di un ulteriore approfondimento della fase istruttoria anche per il progetto del terminale GNL offshore della Società Alpi Adriatico S.ri (n.d.r: oggi E-On S.p.A) localizzato anch'esso nel Golfo di Trieste, già oggetto di espressione di pareri favorevoli da parte di codesta Commissione.*

Specificamente il Sig. Ministro chiede che tale approfondimento sia effettuato “alla luce delle previsioni di aumento del traffico marittimo nell'area di Trieste e tenuto conto delle limitazioni previste dalle norme IMO soprattutto in considerazione delle rotte che riguardano le acque territoriali dei paesi confinanti”.

Ne consegue la necessaria richiesta a codesta Commissione di voler provvedere nei termini indicati dalla succitata nota per ogni opportuno approfondimento”.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “Norme in materia ambientale” così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128.

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS.

VISTO i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione).

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248”* ed in particolare l'art. 9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS.

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90.

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis”.*

VISTA la nota dell'Autorità Portuale di Trieste. Prot. n.14567 del 11/12/2012.

VISTA la nota del Sig. Ministro del 18/12/2012 secondo la quale, per quel che riguarda l'oggetto del presente Parere, si ritiene *“anche opportuno approfondire ulteriormente la fase istruttoria del progetto del GNL “off-shore” alla luce delle previsioni di aumento del traffico marittimo nell'area di Trieste e tenuto*

conto delle limitazioni previste dalle norme IMO soprattutto in considerazione delle rotte che riguardano le acque territoriali dei paesi confinanti".

VISTA altresì l'ulteriore nota dell'Autorità Portuale di Trieste. Prot. n.382 del 11/01/2013, unitamente ai seguenti documenti allegati:

- "PORTO DI TRIESTE: COMPATIBILITÀ DELLA DOMANDA DI TRASPORTO AL 2020" Ing. Stefano Gori e Ing. Stefano Carbone, Gennaio 2013;
- Deliberazione n.1 del 10/01/2013 del Comitato Portuale.

EVIDENZIATO e RICHIAMATO preliminarmente che, ad oggi, la CTVIA ha espresso i seguenti Pareri riferiti o riconducibile al Terminale di rigassificazione GNL di Trieste Off-shore e opere connesse:

- Parere n.540 del 7/10/2010 – Parere VIA di compatibilità ambientale GNL Off-shore di Trieste e opere connesse;
- Parere n. 655 dell'11/03/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07) – Revisione del Parere n.540 del 7/10/2010;
- Parere n.682 del 08/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Applicazione della procedura di Espoo per le opere del Golfo di Trieste - analisi della documentazione tecnica del Ministero dell'Ambiente Sloveno;
- Parere n.686 del 15/04/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Controdeduzioni alle osservazioni della Croazia;
- Parere n.751 del 17/06/2011 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Controdeduzioni alle ulteriori osservazioni della Slovenia;
- Parere n.886 del 9/3/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Analisi delle ulteriori osservazioni pervenute – Osservazioni WWF Friuli Venezia Giulia;
- Parere n. 952 dell'1/06/2012 (ex art.9 DM GAB/DEC/150/07), Osservazioni autorità slovene post riunione 14/12/2012;

PREMESSO che l'attività di rifornimento del terminale è svolta da navi gasiere che trasportano il GNL in serbatoi criogenici analoghi a quelli installati sul terminale stesso.

PREMESSO che, al fine di delineare con precisione lo schema del traffico navale nell'intorno del terminale, occorre tener presente le seguenti tipologie di aree:

- Safety zone – SZ (Zona di sicurezza) attorno al terminale, con geometria circolare avente centro in corrispondenza del centro del terminale;
- Area to be avoided – ATBA (Area di limitazione di alcune attività nautiche);
- Separation zone (Area di separazione dei corridoi di transito delle navi);
- Corridoi di transito delle navi in ingresso ed in uscita dal Golfo di Trieste;
- Aree e limiti delle acque territoriali dei Paesi confinanti (Slovenia e Croazia).

SOTTOLINEATO a riguardo che le restrizioni che implicano le tre diverse aree (Safety zone, Area to be avoided, Separation zone) hanno un livello di limitazioni progressive, che vanno dalle più prescrittive della "Safety zone" a quelle meno condizionanti della "Separation zone".

PRESO ATTO che la manovra di avvicinamento, ormeggio al terminale, disormeggio e allontanamento delle navi gasiere (Carrier) può essere così riassunto:

Manovra di avvicinamento e accosto

Per quanto concerne la manovra di avvicinamento si prevedono sostanzialmente tre fasi principali:

1. avvicinamento al terminale della nave gasiera (Carrier) con assistenza da parte del Pilota responsabile per l'ormeggio e dei rimorchiatori, a partire dal Corridoio di transito in ingresso al Golfo di Trieste (lato

coste croate e slovene), deviazione della rotta in senso antiorario verso il terminale, ingresso nell' "Area to be avoided" e quindi nella successiva "Safety Zone";

2. allineamento della nave parallelamente al terminale per l'attracco laterale;
3. uso dell'assistenza di rimorchiatori per spingere la nave verso il terminale, fino a rendere possibile l'ormeggio.

L'imbarco del Pilota è previsto, normalmente, quando la nave gasiera si trova a circa 2 miglia di distanza dal terminale e comunque al di fuori nell' "Area to be avoided"; da questo punto i rimorchiatori dovranno essere pronti per essere collegati dopo le disposizioni date dal Comandante della nave gasiera. I rimorchiatori, comunque, dovranno essere agganciati alla nave gasiera in corrispondenza dell'ingresso nella "Safety zone".

Manovra di ormeggio e trasferimento carico

Con nave gasiera ferma, parallela ed ad una distanza di circa 50/70 metri dal terminale inizieranno le operazioni di ormeggio vere e proprie: l'equipaggio della gasiera provvederà a passare i primi cavi alle barche del servizio di ormeggio per essere trasferiti e virati a bordo del terminale.

L'avvicinamento della nave gasiera al terminale avverrà, prevalentemente, con l'ausilio del sistema di ormeggio della nave gasiera (verricelli con cavo avvolto sul tamburo) e dei rimorchiatori che agiranno, prevalentemente in posizione di freno, in modo da garantire un affiancamento con la più bassa velocità possibile ed un appoggio morbido sui parabordi.

Sul terminale verranno monitorate continuamente: la distanza della nave dal terminale, la velocità di avvicinamento e l'angolo di rotta; tali dati saranno disponibili anche a bordo della nave gasiera.

Una volta che la nave gasiera si sarà affiancata al terminale e verificato l'allineamento dei bracci di carico/scarico si procederà al completamento dell'ormeggio che, consisterà di 16 cavi in totale (4 cavi a *springs* a poppa, 2 cavi a *spring* a prora ed i rimanenti suddivisi fra prora e poppa come cavi a traversino e cavi alla lunga). Con la gasiera solidamente ormeggiata al terminale, i due rimorchiatori sganceranno quindi i cavi e si posizioneranno ad una distanza non inferiore a 500 metri dal terminale, pronti ad intervenire per qualsiasi evenienza recuperando i cavi di emergenza predisposti (sia a prora che a poppa) fuori bordo della nave gasiera. Ultimate le operazioni di ormeggio inizierà la fase di connessione bracci per il travaso del GNL dalla nave gasiera al terminale.

La sicurezza durante ogni momento delle operazioni di travaso sarà garantita dal sistema *Emergency Shut Down* (ESD) connesso tra terminale e gasiera.

Quando la linea di carico si sarà riempita di GNL ed i sistemi di sicurezza e i bracci di carico saranno collegati e raffreddati ciascuno al proprio bocchello di connessione del *manifold*, le pompe dei serbatoi della gasiera verranno attivate una alla volta con contemporanea apertura delle valvole sui serbatoi del terminale.

Manovra di disormeggio e allontanamento

La manovra di disormeggio avrà luogo con l'ausilio dei due rimorchiatori ed inizierà con lo sgancio dei primi cavi da parte dell'equipaggio del terminale, seguendo le indicazioni impartite dal Pilota a bordo della gasiera. Liberati tutti i cavi, la nave gasiera, sempre assistita dai rimorchiatori durante la fase di allontanamento fino ad una distanza di sicurezza dal terminale definita dal Pilota, si porterà progressivamente fuori dalla "Safety zone", dall' "Area to be avoided" e quindi riprenderà la propria rotta lungo il *Corridoio di transito* in uscita dal Golfo di Trieste (lato coste italiane).

RILEVATO che l'esecuzione delle complessive manovre sopra descritte, determinano una rotta della nave gasiera preventivamente individuata attraverso simulazioni effettuate anche con diverse condizioni meteorologiche, prevalentemente ricompresa all'interno della "Safety Zone" e dell' "Area to be avoided", a partire dal *Corridoio di transito* in ingresso al Golfo di Trieste dal momento in cui la nave gasiera comincia la manovra di avvicinamento al terminale sino a riprendere poi il *Corridoio di transito* in uscita dal Golfo di Trieste ad avvenuto disormeggio e allontanamento dal terminale stesso.

RITENUTO opportuno valutare la distanza tra il terminale, nell'intorno del quale avvengono le manovre navali sopra descritte, rispetto alla parte inferiore della diga foranea L.Rizzo che delimita l'ingresso del Canale Sud nel Vallone di Muggia interessato dai traffici navali di competenza dell'Autorità Portuale di Trieste.

Tenuto conto che le cartografie disponibili presso il MATTM nell'ambito dei diversi procedimenti istruttori sono espresse in due differenti sistemi di coordinate, al fine di renderli omogenei, è stato applicato il sistema geodetico mondiale WGS 84, la cui realizzazione europea prende il nome di ETRS89 (*European Terrestrial Reference Frame 1989*) e quella italiana è costituita dalla rete geodetica IGM95, a cui è associato il sistema cartografico UTM, generalmente indicato come UTM (WGS 84).

Tutto ciò premesso, l'analisi effettuata nel caso specifico ha determinato i seguenti risultati di calcolo.

Ellissoide : WGS 1984
Semi Asse maggiore : 6378137.000 m
Schiacciamento : 1/298.257223563

Proiezione : UTM Grid Zone N° 33
Tipo : Universale Transversa di Mercatore
Longitudine di Origine : 15° 00' 00.000" E
Latitudine di Origine : 0° 00' 00.000" N
Falso Est : 500000.000 m
Falso Nord : 0.000 m
Fattore di Scala : 0.9996

Sito	GNL Off-shore	Punta Sud Molo Luigi Rizzo
Latitudine:	45° 36' 00.000" N	45° 37' 01.990" N
Longitudine:	13° 29' 30.000" E	13° 44' 19.650" E
Est:	382367.790 m	401670.655 m
Nord:	5050712.697 m	5052292.888 m

Distanza : 19367.436 m
Distanza sull'ellissoide : 19372.401 m

VALUTATO quindi, anche per tutto quanto sopra descritto, che il traffico navale del navi gasiere (Carrier) correlato all'esercizio del terminale non incide in alcun modo nell'area portuale di Trieste, la quale, come sopra calcolato, dista oltre 19,36 km dal terminale in questione: infatti tutte le manovre di avvicinamento delle gasiere al terminale, di ingresso nella "Safety zone" con rimorchiatori, l'ormeggio, il disormeggio e l'allontanamento finale in uscita dal terminale, avvengono in un ambito di mare che non interferisce direttamente con l'ambito portuale.

CONSTATATO che risulta invece opportuno, alla luce della sopra richiamata nota DVA-2012-0031557 del 27/12/2012, affrontare la questione del traffico marittimo correlato all'esercizio del rigassificatore di Trieste Off-shore, in relazione alle rotte di navigazione che riguardano le acque territoriali dei paesi confinanti.

RICHIAMATO che tale questione è stata già adeguatamente trattata nel Parere di compatibilità ambientale n.540 del 7/10/2010 e nel successivo Parere n° 952 dell'1/06/2012 emesso a seguito delle osservazioni presentate dalle Autorità Slovene dopo la riunione del 14/12/2011.

EVIDENZIATO che:

- l'impianto di GNL Off-shore è previsto ubicato all'interno dell'attuale "Separation zone" del traffico marittimo nell'Alto Adriatico in un punto posizionato a circa 600 m rispetto al confine delle acque territoriali slovene. Con la realizzazione di questo impianto il Proponente propone, di fatto, una modifica dell'attuale schema di separazione del traffico che renda compatibile la posizione del GNL Off-shore con una determinata "Safety zone", di forma circolare con centro in corrispondenza del punto di ubicazione del terminale stesso;
- tale "Safety zone", inclusiva della proposta di variante della "Separation zone", dovrà essere autorizzata dall'International Maritime Organization (IMO);
- qualora approvata la proposta di variante della "Separation zone" si determinerebbe un restringimento del corridoio di transito delle navi dal lato delle acque territoriali italiane mentre dal lato delle acque territoriali

slovene il corridoio di transito non verrebbe modificato in quanto la "Safety zone" ricadrebbe sempre all'interno dell'attuale "Separation zone".

CONSTATATO che, qualora la suddetta "Safety zone" fosse fissata dall'IMO con un raggio superiore a 600 m, si andrebbero inevitabilmente ad interferire con le acque territoriali slovene, ancorché ricadente all'interno dell'attuale "Separation zone".

RICHIAMATO che le problematiche relative alla conformità degli aspetti relativi alla navigazione sono stati affrontati nel Parere CTVIA 540/2010 nel quale, a Pag. 12, si legge :

"...In merito alle normative internazionali in materia di navigazione il Proponente afferma che, già nella situazione attuale, le rotte di avvicinamento delle navi dirette ai porto di Trieste, Monfalcone e Koper interessano le acque territoriali slovene e allega la "Circolare dell'International Maritime Organization" (IMO) relativa allo schema di separazione del traffico nel Mare Adriatico, in cui è compreso il Golfo di Trieste. In merito alle manovre delle navi metaniere, il Proponente dichiara che è stato redatto uno studio da "CETENA spa - centro per gli studi di tecnica navale" in cui "si evidenzia che il bacino di evoluzione delle navi metaniere interesserà esclusivamente le acque territoriali italiane" così come l'allontanamento delle metaniere dal Terminale e le aree di stazionamento, ancoraggio o interdizione.

Il Proponente aggiunge, inoltre, che "le aree interdette alla navigazione saranno definite dalle competenti autorità marittime" alle quali sono state già fornite indicazioni per permettere di esprimersi a riguardo....".

EVIDENZIATO che a tale riguardo, nel Parere 540/2010 è stata inserita la seguente Prescrizione n.1 che recita:

- 1) *In fase di progetto esecutivo il proponente dovrà sottoporre a Verifica di Ottemperanza il NOF aggiornato. Qualora tale rapporto implichi variazioni progettuali rispetto a quanto indicato nel SIA, il Proponente dovrà sottoporre a nuova procedura di VIA o di esclusione dalla VIA tali variazioni. In ogni caso, qualora il NOF o il rapporto di sicurezza definitivo impongano per le aree "Safety Zone" e "Area to be Avoided" raggi dal Terminale superiori ai 500 m, il Proponente dovrà sottoporre a procedura di VIA gli impatti derivanti dagli incrementi di tali aree"*

RILEVATO che, durante le pregresse fasi istruttorie, su questo aspetto le Autorità Slovene hanno ripetutamente osservato di non condividere uno sconfinamento sulle loro acque territoriali, sia con la "Safety zone" che con l' "Area to be avoided", tenuto conto che per l'analogo terminale GNL di Rovigo, l'IMO ha fissato un'area circolare di raggio della "Safety zone" di 2.000 m oltre ad un'ulteriore area esterna a questa, definita come "Area to be avoided", estesa per ulteriori 800 m (Cfr. Ordinanza n° 63/2008 Capitaneria di Porto di Chioggia), per un raggio totale di 2.800 m.

RICHIAMATO che tale specifica questione, previo ulteriore approfondimento istruttorio effettuato anche attraverso una significativa fase partecipata (con i diversi portatori di interesse e tramite una serie di incontri, riunioni, note tecniche interlocutorie), è stata definita con il Parere n. 952 dell'1/06/2012 emesso, in particolare, a seguito delle più recenti osservazioni delle Autorità Slovene in esito ad una specifica riunione, tenutasi a Roma il 14/12/2011 presso il MATTM.

EVIDENZIATO che nel merito di tali ambiti di interdizione il Proponente ha sempre sostenuto che, anche nell'ipotesi che queste aree venissero confermate identiche a quella del terminale di Rovigo, ciò non determinerebbe alcun restringimento del corridoio di transito delle navi in ingresso al Golfo di Trieste, nell'ambito delle acque territoriali Slovene, e che gli ambiti di interdizione ricadrebbero comunque all'interno dell'attuale "Separation zone".

RILEVATO che il suddetto restringimento interessa necessariamente solo il corridoio di transito delle navi in uscita dal Golfo di Trieste, all'interno delle acque territoriali italiane, e che questo dovrà essere

prioritariamente autorizzato dall'IMO, contestualmente alla definizione delle specifiche estensioni della "Safety zone" e dell' "Area to be avoided".

RILEVATO che, qualora venissero confermate dall'IMO le estensioni delle suddette aree, pari a quelle definite per il terminale di Rovigo, si potrebbero avere riflessi negativi nei rapporti con le Autorità slovene in relazione alla sovranità sulle loro acque territoriali, in quanto in via del tutto generale le restrizioni imposte dall'IMO per una "Safety zone" e per un'"Area to be avoided" sono maggiormente condizionanti rispetto a quelle previste nell'area "Separation zone" già in essere.

RICHIAMATO ancora il Parere, n° 952 dell'1/06/2012 in cui, dopo aver preso atto che "...Le autorità Slovene in data 18 dicembre 2009 hanno sollevato problemi circa la posizione del rigassificatore che interesserebbe le loro acque territoriali con una porzione di safety-zone. A tale riguardo, il Ministero degli Affari Esteri (MAE), in data 12 febbraio 2010, sulla posizione espressa da parte Slovena in merito al progetto ha fornito chiarimenti assicurando che l'area di sicurezza per il progetto [...] ha un'ampiezza di 500 metri; tale misura fa sì che essa ricade interamente all'interno delle acque territoriali della Repubblica Italiana..." è stato sostenuto quanto di seguito riportato (trascrizione intera):

".....**ESAMINATE**, in relazione alla LOCALIZZAZIONE dell'opera, le considerazioni delle Autorità Slovene che fanno riferimento agli aspetti transfrontalieri così come di seguito in sintesi riportato:

- l'attuale ubicazione proposta del terminale marino di GNL determina una distanza dal confine marittimo con le acque territoriali Slovene di circa 650 m.;
- tenuto conto che la distanza del terminale dalla città di Pirano è di 9.60 km, le Autorità Slovene ritengono che il criterio dell'esposizione visiva non sia stato rispettato reputando che si tratti dunque di un'inadeguata e impari applicazione dei criteri di collocazione e che dunque gli impatti visivi violino la sovranità della Repubblica di Slovenia;
- la localizzazione proposta non soddisfa particolarmente il rispetto dei 2 km della fascia della zona di sicurezza legata alla navigazione (Safety zone) ed anche la ulteriore fascia di 800 m di zona da evitare (Area to be avoided) in accordo alla Circolare IMO del 11 dicembre 2006, Rina Industry, 2008; entrambe le fasce non devono raggiungere le acque territoriali slovene, il che significa che il terminale, esclusivamente dal punto di vista marittimo (esclusi gli impatti ambientali transfrontalieri), deve essere ubicato ad almeno 2.8 km dal confine marittimo con la Slovenia.

Poiché la localizzazione del terminale proposta non soddisfa i suddetti criteri, le Autorità Slovene ritengono inammissibile l'attuale ubicazione del terminale che, a loro parere, dovrà essere previsto ad almeno 2.8 km di distanza dal confine marittimo con la Slovenia.

VALUTATO nel merito, che la Prescrizione n.1, contenuta nel Parere CTVIA n.540/2010, abbia già adeguatamente garantito il rispetto della sovranità territoriale della Repubblica Slovena, in quanto recita: "... in ogni caso, qualora il NOF o il rapporto di sicurezza definitivo impongano per le aree "Safety Zone" e "Area to be Avoided" raggi dal Terminale superiori ai 500 m, il Proponente dovrà sottoporre a procedura di VIA gli impatti derivanti dagli incrementi di tali aree..."

RITENUTO tuttavia, considerate meritevoli di attenzione le osservazioni delle Autorità Slovene, che la suddetta Prescrizione n.1, così come formulata, possa dare adito a diverse interpretazioni in quanto correlata all'applicazione sia alle disposizioni di sicurezza relative al NOF che a quelle marittime, è opportuno riformulare ed integrare la stessa così come riportato nel dispositivo finale del presente Parere, tenuto conto anche di quanto viene espresso rispetto al successivo macrotema relativo alla sicurezza.

ESAMINATE le seguenti questioni poste e dalle Autorità Slovene, in relazione alla SICUREZZA dell'opera:

- il Rapporto di sicurezza per gli eventi eccezionali, nelle varie fasi in cui si articola, appare carente in molteplici aspetti;
- la conformità alle normative internazionali degli aspetti relativi alla navigazione ed alla sicurezza viene reputata non adeguata, con particolare riguardo alle manovre navali che verranno effettuate nelle acque territoriali italiane ma che ciononostante vi sarà un impatto sul traffico anche da Capodistria;
- poiché il rigassificatore rientra tra le strutture sottoposte alla c.d. normativa Seveso, dovrebbe essere effettuata un'analisi integrale dei pericoli di incidenti rilevanti conformemente a quanto richiesto dalla direttiva Seveso II stessa;
- gli studi sloveni sostengono che è necessario ampliare la zona di sicurezza;
- le Autorità Slovene lamentano anche la circostanza che la zona da evitare da parte delle navi "area to be avoided" viene rinviata a valutazioni che potrebbero essere definite dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti italiano (Capitanerie di Porto).

Dal punto di vista specifico della SICUREZZA della navigazione le Autorità Slovene puntualizzano:

- il VTS Vessel Traffic Service, servizio di ausilio alla navigazione deve essere obbligatorio per tutte le navi che arrivano al terminale e deve essere in grado di controllare e guidare tutte le navi che transitano nell'area di manovra delle navi carrier (gasiere);
- sia per il terminale che per le rotte su cui le navi carrier si muovono verso/da il terminale stesso, devono essere definite le condizioni limite di vento, altezza delle onde e correnti alle quali il terminale può ancora funzionare;
- la forza di trazione dei rimorchiatori deve essere sufficiente per trainare le navi più grandi previste alle condizioni di vento più forte previsto per il funzionamento del terminale;
- la velocità di navigazione delle navi (sia delle navi carrier che di quelle in transito) sulle rotte del terminale, così come nei pressi, deve essere definita conformemente alla valutazione dei rischi di collisione tra navi o di incagliamento.

VALUTATO che, rispetto a quanto sostenuto dalle Autorità Slovene in relazione alla SICUREZZA, l'impatto viene valutato rilevante dalle stesse Autorità in quanto la zona di sicurezza si estende anche nelle acque territoriali della Repubblica di Slovenia: questa circostanza comporta un atteso impatto transfrontaliero. Gli esperti sloveni ritengono necessario definire più dettagliatamente i pericoli e analizzarli più concretamente al fine di verificare che siano stati presi in considerazione tutti i rischi noti per questo tipo di installazione, la cui portata sia già conosciuta per via dei test e della prassi.

Sempre in base a quanto sostenuto dalle Autorità Slovene, in riferimento agli "eventi eccezionali" il livello di rischio causato dall'impianto è da stimare da basso a medio (qualificazione 2: stabilimento grande, bassa vulnerabilità delle componenti ambientali, alta vulnerabilità degli addetti, bassa esposizione delle componenti ambientali, alta esposizione degli addetti, grande fiducia nel gestore, alta conformità alle BAT); tuttavia gli esperti sloveni si aspettano importanti impatti transfrontalieri sulle acque territoriali slovene.

EVIDENZIATO nel merito, che di ogni variazione impiantistica e delle aree di sicurezza correlate alla manovra navi, scaturite dalla redazione del progetto esecutivo, si è già tenuto conto con la prescrizione n.1, di cui Parere CTVIA n.540/2010: "In fase di progetto esecutivo il proponente dovrà sottoporre a Verifica di Ottemperanza il NOF aggiornato. Qualora tale rapporto implichi variazioni progettuali rispetto a quanto indicato nel SIA, il Proponente dovrà sottoporre a nuova procedura di VIA o di esclusione dalla VIA tali variazioni. In ogni caso, qualora il NOF o il rapporto di sicurezza definitivo impongano per le aree Safety Zone e Area to be Avoided raggi dal Terminale superiori ai 500 m, il Proponente dovrà sottoporre a procedura di VIA gli impatti

derivanti dagli incrementi di tali aree"; richiamando peraltro la circostanza che, ancora ai fini della sicurezza, il progetto sottoposto a VIA ha già ottenuto il relativo NOF.

RITENUTO tuttavia, meritevoli di attenzione le osservazioni delle Autorità Slovene ai fini della sicurezza, che la suddetta Prescrizione n.1, così come formulata, possa dare adito a diverse interpretazioni come sopra detto, è opportuno riformulare ed integrare la stessa, così come riportato nel dispositivo finale del presente Parere.

ESAMINATE le seguenti questioni poste dalle Autorità Slovene, in relazione al TRAFFICO dei mezzi navali.

- secondo la proposta Slovena, ai fini della sicurezza del traffico navale, dovrebbe essere garantito un anello di almeno 2000 m di raggio, ovvero di 2800 m includendo anche le aree da evitare "area to be avoided", seguendo gli standard italiani già utilizzati per il terminale di Rovigo, e che dovrebbero essere applicati anche in questo sito. Una zona così definita raggiungerebbe però le acque territoriali Slovene e l'istituzione di un'area a traffico regolamentato non è possibile che interferisca con le acque territoriali di un altro Stato senza il preventivo consenso di quest'ultimo;
- le navi che attraversano le acque territoriali slovene verso il porto/terminale di un altro Stato, hanno soltanto il diritto di passaggio "inoffensivo": il pilotaggio e i rimorchiatori non rientrano in questa definizione;
- per il terminale GNL di Rovigo, in cui l'intensità e la velocità delle navi che transitano nei pressi sono molto inferiori, è stata costituita una zona di sicurezza di 2000 m più altri 800 m di "area to be avoided" per un totale di 2800 m complessivi; lamentano quindi le Autorità Slovene che la localizzazione del terminale è in una zona a traffico molto più intenso (un maggior numero di navi a velocità superiori) di quella dinanzi a Rovigo, il che, rispettando gli stessi criteri, significherebbe un raggio maggiore della zona di sicurezza e dell'area to be avoided. Inoltre sottolineano che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti italiano (come pure quello Sloveno) non ha ancora espresso il proprio parere relativamente alla definizione e alle dimensioni della zona da evitare;
- ancora per il VTS: dovrebbe essere impostato prima dell'inizio delle attività del terminale come condizione minima evidenziano che comunque il posizionamento del terminale nonostante il VTS, agirebbe negativamente su tutto il traffico;
- si sostiene che sarebbe corretto considerare 170 navi e non 80 come nel SIA del Proponente in quanto è il numero massimo annuale di navi previste al terminale; si ritiene inoltre che lo studio effettuato in questo modo non sia adeguato, in quanto le navi carrier non navigheranno come le altre, ma svolgeranno tutte le manovre (con i rimorchiatori e l'eventuale scorta) necessarie per l'attracco e la partenza dal terminale: quindi ciascuna di queste manovre (e cioè $170 \times 2 = 340$ manovre) impatterà su tutto il traffico che transita nei pressi, anche su quello dal porto di Capodistria. Si evidenzia che le raccomandazioni internazionali sconsigliano il posizionamento di un terminale nelle vicinanze di una zona a traffico denso;
- le Autorità Slovene indugiano su questo tema considerando che il TSS (schema di separazione del traffico - TSS) è stato predisposto in questa zona proprio per evitare che le navi si incrocino; la collocazione del terminale nel TSS significa l'insorgenza della possibilità di collisioni sia con il terminale che con navi. In caso di collisione con il terminale, probabilmente insorgerebbero danni anche alla nave che lo urta. Esiste poi il pericolo di collisione da parte di una nave contro un'altra presso il terminale: una tale collisione potrebbe avere come conseguenza il danneggiamento (rottura) della tubazione di scarico, così come il danneggiamento delle navi che hanno urtato con tutte le conseguenze legate alla fuoriuscita di gas e carburante.
- le Autorità Slovene evidenziano inoltre come non siano stati considerati gli eventuali sversamenti di petrolio al momento del rifornimento di carburante di una nave (bunkering).

Alla luce del rispetto dei principi fondamentali della sicurezza della navigazione e degli impatti transfrontalieri le Autorità Slovene concludono che la collocazione del terminale GNL nell'attuale zona di denso traffico navale o nell'area dell'esistente schema di navigazione separata TSS sarebbe inammissibile. Propongono pertanto che vengano presi in esame altri siti per collocare il

terminale conformemente alle raccomandazioni e agli standard internazionali fondamentali nel settore della garanzia della sicurezza della navigazione nelle aree di attività dei terminali GNL.

EVIDENZIATO che, rispetto a quanto sostenuto dalle Autorità Slovene in relazione al TRAFFICO navale, le questioni poste e gli effetti attesi sono riconducibili e ricompresi nei temi legati alla sicurezza ed alla risospensione mercurio.

VALUTATO comunque che il quadro prescrittivo derivante dal Parere CTVIA 540/2010, anche alla luce di quanto sopra esposto a riguardo del TRAFFICO navale, risulta già adeguatamente formulato.....”.

EVIDENZIATO che, anche in base a tutto quanto sopra richiamato e ritenute meritevoli di attenzione le osservazioni delle Autorità Slovene, con il suddetto Parere n° 952 dell'1/06/2012 la Commissione Tecnica CTVIA ha ritenuto opportuno aggiornare la proposta di Parere 540/2010, rielaborando la prescrizione n.1 così come di seguito riportato:

“..... 1) In fase di progetto esecutivo il Proponente dovrà sottoporre a Verifica di Ottemperanza il “Nulla Osta di Fattibilità” (NOF) aggiornato rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale (CTR). Qualora tale rapporto di sicurezza implichi variazioni progettuali rispetto a quanto indicato nel SIA, il Proponente dovrà sottoporre a nuova procedura di VIA o di esclusione dalla VIA tali variazioni.

In ogni caso, qualora il NOF o il rapporto di sicurezza definitivo impongano per la cosiddetta area di sicurezza (“Safety Zone”) fissata attorno all'impianto nella quale vige la competenza del CTR, raggi dal terminale superiori ai 500 m, il Proponente dovrà riposizionare l'impianto e sottoporre a nuova procedura di VIA gli impatti derivanti da tale spostamento in considerazione del fatto che non è assolutamente possibile interferire a livello di impatti ambientali e di sicurezza con la sovranità della Repubblica di Slovenia e della Repubblica di Croazia sui propri mari territoriali.

Analogamente, ai fini della sicurezza alla navigazione, il Proponente dovrà sottoporre il progetto a nuova procedura di VIA anche qualora l'IMO dovesse definire una configurazione geometrica sia della “Safety Zone” (SZ) che della “Area to be avoid” (ATBA) interferente con le acque territoriali della Repubblica di Slovenia.

In ogni caso è prescritto che tutte le manovre delle navi “Carrier” dovranno aver luogo nelle acque territoriali italiane e pertanto senza alcun coinvolgimento dei mari territoriali della Repubblica di Slovenia e della Repubblica di Croazia.....”

CONSIDERATO che, alla luce della nuova ulteriore richiesta della DVA-2012-0031557 del 27/12/2012 (c.f.r. “...tenuto conto delle limitazioni previste dalle norme IMO soprattutto in considerazione delle rotte che riguardano le acque territoriali dei paesi confinanti...”) e dell'approfondimento istruttorio svolto, su questa specifica questione si ritiene di poter meglio dettagliare la suddetta prescrizione n.1, attraverso una sua integrazione che porta una diversa e più articolata formulazione della stessa, così come riporta nel quadro prescrittivo finale del presente Parere.

EVIDENZIATO altresì che si è tenuto conto, oltre che del Parere CTVIA n.540/2010 e della sua successiva integrazione con il Parere n° 952 dell'1/06/2012, anche degli ulteriori Pareri formulati da CTVIA, direttamente connessi o di riflesso legati all'opera di cui trattasi e sopra richiamati.

PRECISATO che IMO -International Maritime Organization- non ha mai deliberato una specifica normativa standard, resa uniforme per qualsiasi situazione, ma di volta in volta l'Organizzazione stessa stabilisce adeguate restrizioni e relative geometrie di applicazione delle aree di sicurezza, in funzione della tipologia dell'impianto e della sua specifica localizzazione.

CONSIDERATO, infine, che l'analisi svolta ha comunque evidenziato l'opportunità di aggiornare la proposta di Prescrizione n.1 di cui al Parere 540/2010 anche così come modificata con il Parere n° 952 dell'1/06/2012, con un quadro prescrittivo maggiormente circostanziato e dettagliato in riferimento alle problematiche connesse con le acque territoriali Slovene e Croate, potenzialmente intersecate dalla manovra della navi gasiere (Carrier).

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Ritiene che che l'incremento del traffico navale correlato all'esercizio del terminale GNL Off-shore non interferisce direttamente con le attività e le manovre navali previste nell'ambito portuale di Trieste, distante oltre 19,36 km dal terminale in questione.

Determina la sostituzione della Prescrizione n.1 del Parere CTVIA n.540 del 07/10/2010, così come rettificata dal Parere n. 952 dell'1/06/2012, con il testo di seguito riportato:

1) In fase di progetto esecutivo il Proponente dovrà sottoporre a Verifica di Ottemperanza il "Nulla Osta di Fattibilità" (NOF) aggiornato rilasciato dal Comitato Tecnico Regionale (CTR). Qualora tale rapporto di sicurezza implichi variazioni progettuali rispetto a quanto indicato nel SIA, il Proponente dovrà sottoporre a nuova procedura di VIA o di esclusione dalla VIA tali variazioni.

In ogni caso, qualora il NOF o il rapporto di sicurezza definitivo impongano per la cosiddetta area di sicurezza ("Safety zone") fissata attorno all'impianto nella quale vige la competenza del CTR, raggi dal terminale superiori ai 500 m, il Proponente dovrà riposizionare l'impianto e sottoporre a nuova procedura di VIA gli impatti derivanti da tale spostamento in considerazione del fatto che non è assolutamente possibile interferire a livello di impatti ambientali e di sicurezza con la sovranità della Repubblica di Slovenia e della Repubblica di Croazia sui propri mari territoriali.

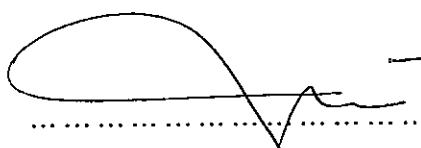
Ai fini localizzativi, il Proponente dovrà prioritariamente ottenere l'autorizzazione dall'IMO (International Maritime Organization) alla proposta di ampliamento dello schema di separazione del traffico marittimo nell'Alto Adriatico ("Separation zone") in cui è prevista la realizzazione dell'impianto. Sempre ai fini localizzativi, il Proponente dovrà ottenere altresì dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (tramite la competente Capitaneria di Porto) l'ordinanza rilasciata ai fini della sicurezza della navigazione attorno all'area di impianto in cui dovranno essere definiti i raggi e/o le configurazioni geometriche sia della "Safety zone" (SZ) che della "Area to be avoid" (ATBA), così come stabilite dall'IMO.

La "Safety zone" (SZ) non potrà assolutamente estendersi all'interno dei mari territoriali della Repubblica di Slovenia della Repubblica di Croazia, tenuto conto che all'interno della stessa sarà vietato il transito, l'ancoraggio, lo stazionamento di navi in attesa, la pesca effettuata in qualsiasi forma, le attività subacquee non espressamente autorizzate e qualsiasi altra attività in genere.

Anche la più estesa "Area to be avoid" (ATBA) non dovrà comunque interferire con i mari territoriali della Repubblica di Slovenia e della Repubblica di Croazia, tenuto conto che all'interno della stessa sarà vietato l'ingresso a tutte le navi non autorizzate di stazza superiore ad un certo limite, con la sola eccezione delle navi "Carrier" ed imbarcazioni coinvolte dalla discarica del GNL o in attività collegate alla normale operatività del terminale. Solo qualora questo non sia possibile, queste aree non dovranno comunque generare servitù o limitazioni aggiuntive in termini di pesca, attività subacquee e altre attività in genere, rispetto a quelle attualmente vigenti per la "Separation zone".

In ogni caso è prescritto che tutte le manovre delle navi "Carrier" dovranno aver luogo nelle acque territoriali italiane e pertanto senza alcun coinvolgimento dei mari territoriali della Repubblica di Slovenia e della Repubblica di Croazia.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

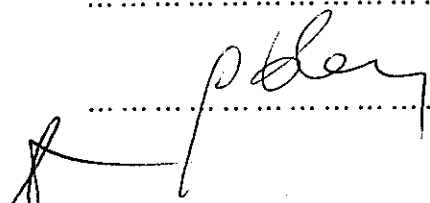

.....

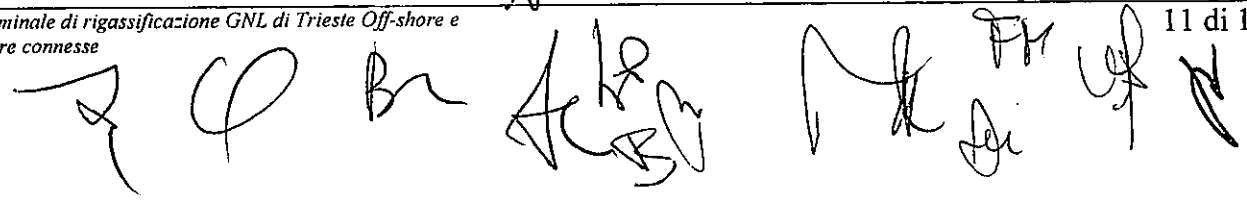
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

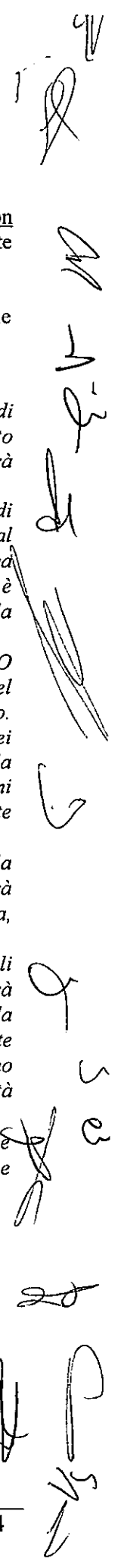
ASSENTE

.....


Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)


.....

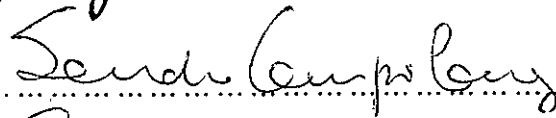




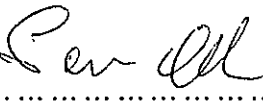
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



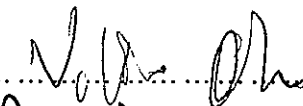
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



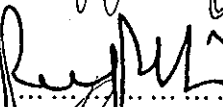
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



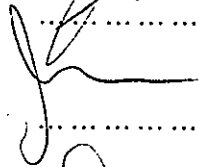
Dott. Renzo Baldoni



Dott. Gualtiero Bellomo



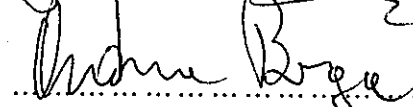
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



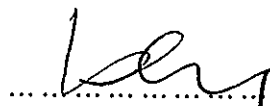
Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

ASSENTE

Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

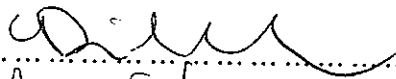
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

BA

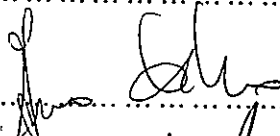
Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

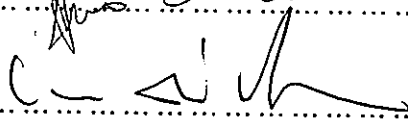
Ing. Chiara Di Mambro



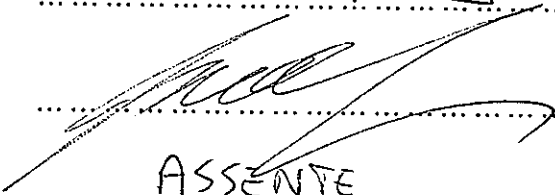
Ing. Francesco Di Mino



Avv. Luca Di Raimondo



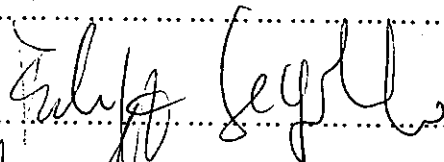
Ing. Graziano Falappa



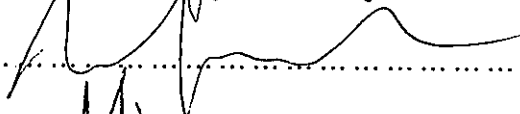
Arch. Antonio Gatto

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



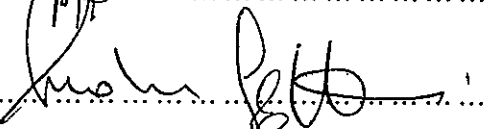
Prof. Antonio Grimaldi



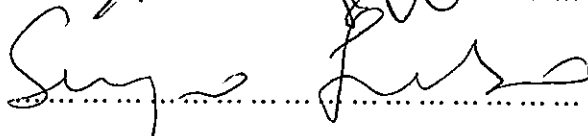
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



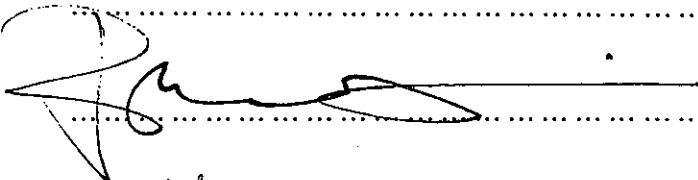
Arch. Sergio Lembo



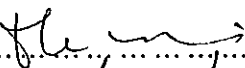
Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

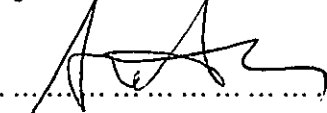
Arch. Bortolo Mainardi



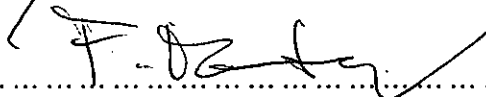
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Avv. Luigi Pelaggi

Cons. Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Ing. Daniele Tirelli
(Rappresentante Regionale)

Eleni Papaleludi Melis
Mauro Patti

Luigi Pelaggi
Roberto Proietti

Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Sacco (ASTENUTO)

Xavier Santiapichi

Paolo Saraceno

Franco Secchieri

Francesca Soro

Francesco Carmelo Vazzana

Roberto Viviani (ASTENUTO)

Daniele Tirelli