



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio  
e del Mare – Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA – 2007 – 0018656 del 04/07/2007

0006157/  
GAB-(4-1-1-IND)-4  
protocollo  
Riferimento:  
Allegati: descritti  
Trieste, 04/07/2007

Al Ministero dell'Ambiente e  
della Tutela del Territorio e del Mare  
Direzione generale per la salvaguardia  
ambientale  
Divisione per la valutazione di impatto  
ambientale di infrastrutture, opere  
civili ed impianti industriali  
via Cristoforo Colombo, 44  
00147 ROMA

*e per conoscenza*

Al Ministero per i Beni e le  
Attività Culturali  
Direzione generale per i beni  
architettonici ed il paesaggio  
Servizio II – Paesaggio  
Via San Michele, 22  
00153 ROMA

oggetto: L. 349/1986 – LR 43/1990. Progetto per la costruzione di un terminal di ricezione e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) a Zaule (TS) – presentato dalla Società "Gas Natural Internacional SDG SA" – Parere della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.

In relazione al procedimento di valutazione di impatto ambientale del progetto in argomento, su conforme deliberazione della Giunta regionale n. 1310 dd. 1 giugno 2007 (allegata alla presente), si comunica ai sensi del secondo comma dell'art. 3 della LR 43/1990, nell'ambito della procedura di VIA statale di cui alla L. 349/1986, di non poter esprimere parere di compatibilità ambientale sul progetto per la costruzione di un terminal di ricezione e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) a Zaule (TS) – presentato dalla Società "Gas Natural Internacional SDG SA" – per l'insieme delle motivazioni espresse dalla Giunta regionale con la precitata DGR 1310/2007, non risultando evidenziata nella documentazione complessivamente presentata l'assenza di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente.

Si segnalano le carenze, come evidenziate nel citato atto deliberativo, a codesto Ministero cui compete la valutazione di VIA in sede statale, anche in vista di eventuali integrazioni allo studio presentato, ritenendo di dover comunque prospettare i seguenti adempimenti e prescrizioni ritenuti dall'esecutivo regionale imprescindibili:

- 1) il Proponente dovrà integrare il progetto con quanto di seguito indicato:

- un elaborato contenente l'analisi dettagliata che, sulla base delle condizioni meteo-marine ed idrodinamiche rilevate nel bacino interessato dal prelievo e dallo scarico dell'acqua marina utilizzata nel processo di rigassificazione, dimostri l'efficacia della soluzione progettuale proposta. Tale elaborato dovrà riguardare anche l'efficacia del sistema per l'eliminazione degli organismi marini viventi nell'acqua prelevata, al fine di mitigare in maniera puntuale gli effetti a breve, medio e lungo termine sull'ecosistema marino interessato. In relazione agli esiti della predetta analisi, ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - un elaborato contenente l'analisi dettagliata degli effetti sul fondale marino nella Baia di Muggia derivanti dalla realizzazione delle opere a mare per il transito e per l'attracco delle navi gasiere, nonché degli effetti originati dal traffico delle navi stesse. In relazione agli esiti della predetta analisi, ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - un piano di monitoraggio sistematico dei fattori inquinanti (rumore, vibrazioni, inquinamento idrico, inquinamento atmosferico) allo scopo di poter controllare gli impatti ambientali derivanti dai fattori predetti, in relazione alle modalità operative della fase di costruzione, ed alle modalità operative connesse con la fase di gestione. Tale piano dovrà in particolare prevedere l'individuazione dei recettori sensibili, i punti di misura, gli standard prestazionali degli strumenti, le modalità e le frequenze di campionamento, la gestione dei sistemi di rilevamento e la gestione dei dati, e dovrà consentire l'effettuazione dei rilevamenti anche nello stato ante operam. La durata dei monitoraggi dovrà coincidere con la durata della fase di cantiere e dell'intera vita dell'opera;
  - un piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e da malfunzionamenti (riguardante tutti gli impianti in progetto e tutte le attività correlate con la fase di cantiere e con la fase di gestione), comprendente in particolare le misure, le opere e gli interventi complessivamente finalizzati al relativo controllo e contenimento;
- 2) il piano di monitoraggio dei fattori inquinanti ed il piano della gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e da malfunzionamenti di cui alla precedente prescrizione dovranno essere comunicati all'ARPA ed all'A.S.S. competente per territorio, nonché alla Direzione centrale ambiente e lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia;
  - 3) in relazione agli esiti dei monitoraggi di cui alla prescrizione n. 1), ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - 4) il proponente dovrà provvedere affinché, in relazione alla inerenti determinazioni stabilite dall'ARPA e dall'A.S.S. competente per territorio, tutti i dati rilevati dai monitoraggi siano pubblici e accessibili in qualsiasi momento;

- 5) il proponente dovrà predisporre un piano per la gestione degli impatti generati del traffico generato dal cantiere, con indicazioni in particolare dei provvedimenti finalizzati alla sicurezza della viabilità pubblica ed alla manutenzione del manto stradale delle arterie maggiormente interessate;
- 6) il piano di cui alla precedente prescrizione dovrà essere verificato dalla Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto della Regione Friuli Venezia Giulia, dagli Enti gestori della viabilità pubblica interessata, e dai Comuni attraversati dalla predetta viabilità pubblica. Tale piano dovrà essere successivamente trasmesso dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché alla Direzione centrale ambiente e lavori pubblici della Regione predetta. Ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti generati dal traffico dal traffico di cantiere.

Distinti saluti.



Riccardo Ily

**Vista** la Direttiva 85/377/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;

**Vista** la legge 8 luglio 1986, n. 349 ed in particolare l'art. 6, che disciplina la valutazione d'impatto ambientale di competenza statale;

**Visto** il DPCM 27 dicembre 1988, recante norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui alla L. 349/1986, adottate ai sensi del DPCM 377/1988;

**Vista** la LR 43/1990 e successive modifiche ed integrazioni, recante l'ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale;

**Rilevato** che la Società "Gas Natural Internacional SDG SA" ha presentato il progetto e lo Studio di impatto ambientale per la costruzione di un terminal di ricezione e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) a Zaule (TS), e che tale progetto è sottoposto a procedura di VIA statale ai sensi della L. 349/1986;

**Ricordato** che la procedura di VIA statale, di cui alla menzionata L. 349/1986, si conclude con un decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, e che prima della formulazione del predetto decreto viene sentita la Regione interessata;

**Dato atto** che è in corso la procedura di VIA statale relativamente al progetto per la costruzione di un terminal off-shore per la rigassificazione del GNL nel Golfo di Trieste e dei connessi gasdotti sottomarino e terrestre, presentato dalla Società "Terminal Alpi Adriatico srl";

**Ricordato** in particolare, in relazione alla predetta procedura di VIA statale, che l'art. 3 della precitata LR 43/1990 prevede l'espressione di un motivato parere del Presidente della Giunta regionale, su deliberazione della Giunta stessa, nella quale viene dato atto dell'esame istruttorio compiuto, delle consultazioni effettuate, dei pareri raccolti;

**Ricordato** che, ai sensi del terzo comma dell'art. 3 della citata LR 43/1990, l'Amministrazione regionale è tenuta ad acquisire il parere del Comune sul cui territorio è prevista la collocazione dell'opera e degli altri Comuni eventualmente interessati, individuati con deliberazione della Giunta regionale. Tali pareri vengono espressi con deliberazione consiliare entro trenta giorni dal ricevimento della richiesta della Regione; trascorso inutilmente tale termine, i pareri sono considerati favorevoli;

**Ricordato** altresì che con deliberazione della Giunta regionale 609 dd. 23 marzo 2006 sono stati al riguardo individuati i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle;

**Rilevato** che a detti Comuni è stata trasmessa la documentazione presentata dalla Società "Gas Natural Internacional SDG SA", e sono state altresì trasmesse le osservazioni del pubblico, anche per garantire una diffusione capillare delle informazioni;

**Dato atto** che sono pervenuti nel termine di cui al precitato terzo comma dell'art. 3 della LR 43/1990, i seguenti pareri:

- Comune di Muggia: delibera del C.C. n. 3 del 26 maggio 2006 - parere sfavorevole;
- Comune di San Dorligo della Valle: delibera del C.C. n. 14/c del 21 giugno 2006 - parere sfavorevole;

**Constatato** che il parere del Comune di Trieste, formulato con delibera del C.C. n. 68 del 28 luglio 2006, è stato espresso fuori termine, e che quindi il parere stesso ai sensi della LR 43/1990 deve considerarsi favorevole;

**Ricordato** che sono stati chiesti i seguenti pareri collaborativi: Provincia di Trieste, Capitaneria di porto di Trieste, Agenzia delle Dogane, Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, Autorità Portuale di Trieste, Genio civile per le Opere Marittime, Ente per la Zona Industriale di Trieste (EZIT), ARPA del Friuli Venezia Giulia, Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità ed infrastrutture di trasporto, Direzione centrale risorse agricole, naturali, forestali e montagna, Direzione centrale attività produttive, Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia, ed inoltre Servizio geologico, Servizio

idraulica, Servizio infrastrutture civili, Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico e ambientale;

**Dato atto** che sono pervenuti i seguenti pareri collaborativi:

- Servizio geologico della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con nota ALP.6/2-16741-TS/PG/U del 19 maggio 2006 – parere con osservazioni;
- Servizio infrastrutture civili e tutela acque da inquinamento della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con nota del 30 maggio 2006 – parere con osservazioni;
- Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico e ambientale della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con nota del 19 maggio 2006 – richiesta integrazioni;
- Servizio idraulica della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con nota del 19 giugno 2006 – nessuna osservazione in merito;
- Servizio tutela beni paesaggistici della Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto con nota PMT/10956/1.402 del 7 luglio 2006 – parere con richiesta integrazioni;
- Servizio tutela ambienti naturali e fauna della Direzione centrale risorse agricole, naturali, restali e montagna con nota prot.13/8.6/85292 del 29 agosto 2006 – parere con osservazioni;
- Direzione centrale attività produttive con nota prot. 16559/PROD/GEN del 6 giugno 2006 – parere favorevole;
- ARPA con nota prot. 9927/2006/TS/TS/307 del 7 agosto 2006 – parere di richiesta integrazioni;
- EZIT con delibera del CdA n.86 del 29 giugno 2006 – parere favorevole;
- Agenzia delle Dogane con nota prot. 23583/VCT/GNL/Regione del 16 giugno 2006 – parere favorevole;
- Autorità Portuale di Trieste con nota prot. 0006446/P del 23 maggio 2006 – parere con osservazioni;
- Direzione regionale dei Vigili del Fuoco con nota prot. 3172/GR del 4 maggio 2006 – trasmissione parere CTR di cui all'art. 19 del D. Lgs. 334/99;
- Provincia di Trieste con delibera del C.P. n. 22/C del 29 giugno 2006 – parere con richiesta integrazioni;

**Dato atto** inoltre che sono pervenute osservazioni da parte di Associazioni e del pubblico interessato, indirizzate anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, come di seguito indicato:

- lettera della Comunità locale di Ancarano (Slovenia), dd. 31.03.2006;
- Comune di Isola (SLO) con nota a firma del Sindaco prot. 354-70/2006 del 18 maggio 2006;
- lettera della Sig.a Ziva Viviana Marc di Sistiana, dd. 01.04.2006;
- e-mail dell'Associazione Amici della Terra FVG, ed inerente allegato, dd.31.03.2006;
- lettera del WWF Italia, sezione regionale FVG, con quattro allegati (articolo da Il Piccolo dd. 11.01.2006, articolo da Il Piccolo dd. 18.03.2006, Osservazioni sulla bozza di Piano Energetico regionale, nota del dott. Fabio Gemiti), dd. 30.03.2006;
- lettera di Legambiente FVG, ed inerenti Osservazioni, dd. 31.03.2006;
- lettera, con primo firmatario la sig.a Nazzi G. di Trieste, dd. 01.04.2006;
- lettera del prof. eur.ing. maj. Marino Valle di Trieste, dd. 30.03.2006;
- lettera del dott. Fulvio Rocco di Trieste, dd. 03.04.2006;
- lettera del Comitato per la difesa del Litorale Carsico, a firma della sig.a Egle Tarasic di Sistiana, dd. 01.04.2006;
- lettera del Comitato per la salvaguardia del Golfo di Trieste – Il Comitato no terminal – il Comitato Monte d'Oro a firma del segretario Giorgio Jercog, dd. 31.03.2006;

- lettera a firma della sig.a Georgina Ortiz di Pieris, acquisita al protocollo della Direzione in data 05.04.2006;

che complessivamente evidenziano contrarietà al progetto di cui trattasi, rilevando nel contempo elementi di criticità sotto il profilo dell'impatto ambientale;

**Rilevato** che, a seguito della "Relazione istruttoria" del Servizio VIA dd. 11 agosto 2006, la Giunta regionale con deliberazione n. 1996 dd. 25 agosto 2006 – a fronte di carenze di informazione riscontrabili nella documentazione presentata in ordine alle disposizioni di cui al menzionato DPCM 27 dicembre 1988 relativamente a specifici argomenti rapportabili al quadro di riferimento programmatico, al quadro di riferimento progettuale ed al quadro di riferimento ambientale – aveva stabilito:

- di chiedere, per le precitate motivazioni, integrazioni allo Studio di Impatto Ambientale presentato dalla Società "Gas Natural Internacional SDG SA";
- per le ragioni sopra esplicitate, di inoltrare tale richiesta al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in quanto la procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto in argomento è di competenza statale;
- di indirizzare tale richiesta anche al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, in relazione alle previsioni dell'art. 6 della menzionata L. 349/1986;
- di estendere la predetta comunicazione, per conoscenza, anche alla Società interessata, in modo tale che la stessa ne potesse avere contezza in tempi brevi, subordinando per competenza la formalizzazione della richiesta stessa alle decisioni del precitato Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

**Constatato** che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, a seguito della richieste di cui alla DGR 1996/2006, ha ritenuto di far proprie le richieste stesse, ed ha altresì chiesto alla Società in argomento ulteriori elementi integrativi in ordine alla documentazione originariamente presentata dalla Società medesima;

**Constatato** altresì che, in data 12 dicembre 2006, la Società in argomento ha depositato presso la Direzione centrale ambiente e lavori pubblici la documentazione integrativa richiesta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;

**Rilevato** che tale documentazione è stata trasmessa ai Comuni interessati, individuati con la ricordata DGR 609/2006;

**Rilevato** che i Comuni predetti hanno fornito nel termine temporale di cui all'art. 3 della LR 43/1990 i rispettivi pareri, con gli esiti che di seguito si riportano in sintesi:

- Comune di Trieste: delibera n. 2 dd. 18.01.2007 – parere sfavorevole;
- Comune di Muggia: delibera n. 1 dd. 18.01.2007 – parere non favorevole;
- Comune di San Dorligo della Valle: delibera n. 3/c dd. 17.01.2007 – parere sfavorevole;

**Ricordato** che sono stati chiesti i seguenti pareri collaborativi: Provincia di Trieste, Capitaneria di porto di Trieste, Agenzia delle Dogane, Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco, Autorità Portuale di Trieste, Genio civile per le Opere Marittime, Ente per la Zona Industriale di Trieste (EZIT), ARPA del Friuli Venezia Giulia, Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità ed infrastrutture di trasporto, Direzione centrale risorse agricole, naturali, forestali e montagna, Direzione centrale attività produttive, Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia, ed inoltre Servizio geologico, Servizio idraulica, Servizio infrastrutture civili, Servizio tutela da inquinamento atmosferico, acustico e ambientale;

**Dato atto** che sono pervenuti i seguenti pareri collaborativi:

- Agenzia delle Dogane: nota prot. 2478 dd. 19.01.2007 – parere favorevole;
- Autorità Portuale di Trieste: nota prot. 955 dd. 23.01.2007 – parere favorevole;
- Ente per la Zona Industriale di Trieste (EZIT): delibera n. 4 dd. 18.01.2007 – parere favorevole con prescrizioni;
- ARPA del Friuli-Venezia Giulia: nota prot. 2200/2007/TS/TS/307 dd. 21.02.2007 – parere con osservazioni;

- Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto – Servizio tutela beni paesaggistici: nota prot. P.M.T./1185 dd. 23.01.2007 – parere favorevole;
- Servizio geologico della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con nota ALP.6/2-1926-E/54 del 17 gennaio 2007 – necessità approfondimenti ed integrazioni;
- Direzione regionale dei Vigili del Fuoco con nota prot. 7381/GR del 28 dicembre 2006 – trasmissione parere CTR di cui all'art. 19 del D. Lgs. 334/99;
- Capitaneria di Porto di Trieste con nota prot. 39307 del 29 dicembre 2006 – parere di compatibilità con le misure di sicurezza per la navigazione in ambito portuale con osservazioni;
- Direzione centrale attività produttive con nota prot. 801/PROD/POLEC/2200 1 del 10 gennaio 2007 – parere favorevole;
- Servizio infrastrutture civili e tutela acque da inquinamento della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici con nota del 17 gennaio 2007 – parere favorevole;
- Direzione regionale per i beni culturali e paesaggistici del Friuli Venezia Giulia con nota prot. 612 del 5 marzo 2007 – parere con prescrizioni;
- Direzione centrale risorse agricole, naturali, forestali e montagna con note prot. RAF.13/8.6/19714 del 7 marzo 2007 e prot. RAF.13/8.6/23052 del 15 marzo 2007 – parere con osservazioni;

**Dato atto** inoltre che sono pervenute osservazioni da parte di Associazioni e del pubblico interessato, indirizzate anche al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, ed al Ministero per i Beni e le Attività Culturali, come di seguito indicato:

- Comitato per la salvaguardia del Golfo di Trieste: nota dd. 17 gennaio 2007;
- Legambiente: nota dd. 20.01.2007;
- WWF: nota prot. 3/F.1 dd. 18.01.2007;
- dott. geol. Livio Sirovich: nota dd. 17.01.2007;
- sig.a Nevja Babich: nota dd. 19.01.2007;

che complessivamente evidenziano contrarietà al progetto di cui trattasi, rilevando nel contempo elementi di criticità sotto il profilo dell'impatto ambientale.

**Vista** la "Relazione conclusiva sui documenti integrativi presentati" predisposta dal Servizio VIA della Direzione centrale ambiente e lavori pubblici in data 31 maggio 2007, condotta con riferimento a tutta la documentazione presentata dalla menzionata Società sia in relazione alle vigenti disposizioni di legge, ed in particolare al ricordato DPCM 27 dicembre 1998, sia in rapporto ai precitati pareri dei Comuni individuati con la DGR 609/2006, sia infine ai pareri collaborativi ed alle osservazioni predetti;

**Constatato** che la predetta "Relazione conclusiva sui documenti integrativi presentati" rileva che:

- a) le risposte fornite nella documentazione integrativa predetta non sempre evidenziano in maniera esplicita, chiara, puntuale, approfondita e dettagliata i contenuti tecnici specifici che supportano talune risposte rispetto agli elementi richiesti con la DGR 1996/2006 (fatti propri dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare), in quanto risultano mancanti, o sono solo parzialmente esposte, le dimostrazioni – basate su dati reali, o comunque su dati o parametri statisticamente rappresentativi e significativi della effettiva situazione dei luoghi interessati (specie per quanto attiene in particolare alle condizioni idrodinamiche dello specifico bacino marittimo interessato) – che consentono di pervenire ad una convincente e palese determinazione degli impatti del progetto sulle diverse componenti ambientali interessate;
- b) le principali tematiche che, per le considerazioni sopra esposte, si ritiene non risultino adeguatamente affrontate nella documentazione integrativa pervenuta e siano di rilievo nel caso di specie (in rapporto alla tipologia progettuale, alle inerenti connessioni con il territorio e con l'ambiente interessati, alle disposizioni dettate dalla normativa vigente), appaiono rapportabili in particolare agli effetti causati dalla attuazione del progetto

sull'ecosistema marino con specifico riferimento alla Baia di Muggia, alla gestione degli impatti derivanti da incidenti e da malfunzionamenti, agli impatti generati dalla attività di bonifica del sito inquinato, ed in particolare:

1) il quadro programmatico

- non risultano esplicitate informazioni sulla pianificazione e sulla programmazione in campo energetico, che ha portato nel caso specifico alla presentazione del progetto in argomento con le caratteristiche del progetto medesimo. Si individua il sito di Zaule escludendo due possibili alternative (Ravenna e Venezia) partendo dal presupposto che esse sono le uniche scelte possibili nell'alto adriatico. Non viene fornita spiegazione a monte della scelta delle dimensioni dell'impianto se non facendo riferimento alle ipotesi di fabbisogno nazionale di 33 miliardi di mc annui di GNL entro il 2010 da coprire con 3 o 4 nuovi rigassificatori;

2) il quadro progettuale

- manca il progetto del gasdotto di collegamento tra il rigassificatore in argomento e la rete di distribuzione del gas. Di conseguenza non è oggetto di questa procedura la valutazione e la stima degli impatti ambientali connessi alla realizzazione del gasdotto. Pertanto, la valutazione, dal punto di vista ambientale, è limitata al solo terminal. Ciò posto, per inciso e per completezza, non si può non rilevare che di fatto ciò comporta che, allo stato attuale, non è valutabile l'impatto dovuto al cumulo dei due progetti (terminale e relativo gasdotto). Sul punto in questione si deve prendere comunque atto che il Ministero è del parere che i due impianti siano soggetti a VIA distinte mentre sarà unica l'autorizzazione alla costruzione e alla gestione degli impianti (vedasi a tal proposito la nota ministeriale n. n. DSA 4487 del 14.2.1007). In considerazione del fatto che l'autorizzazione alla costruzione sarà unica, è quindi possibile che possa esserci contemporaneità di esecuzione, per cui pare non irrilevante valutare i possibili effetti di cumulo. In tal senso, nella procedura di VIA relativa al progetto del gasdotto dovranno essere valutati gli effetti di cumulo con il progetto del terminal;
- non viene sempre precisata la natura di tutti degli interventi che formeranno oggetto del progetto di bonifica del sito, in quanto non vengono specificate, se non sommariamente, le possibili modalità di trattamento e smaltimento dei materiali inquinati, con particolare riguardo all'entità dei materiali che dovranno essere smaltiti in discarica e all'ubicazione delle discariche idonee all'uopo. L'elenco delle discariche fornito indica indistintamente gli impianti esistenti di seconda categoria di tipo A e di tipo B senza tener conto che non tutti sono in condizioni di ricevere il materiale proveniente dal sito di Zaule. Ne discende la mancata indicazione dei flussi di traffico dei mezzi utilizzati e quindi dei relativi impatti. Si anticipano ipotesi di soluzioni per la bonifica del sito prevedendo l'asporto dei materiali inquinati solo nelle aree interessate dalla costruzione degli impianti e prevedendo tecniche di bonifica in situ per le aree rimanenti. La Conferenza di Servizi ministeriale decisoria relativa al Sito Inquinato di Interesse Nazionale di Trieste dd. 13 marzo 2006, cui compete l'espressione del parere sui piani di caratterizzazione e sui progetti di bonifica, ha preso atto dei risultati relativi alla parte del piano di caratterizzazione presentato ed ha chiesto l'attivazione di idonee misure di messa in sicurezza di emergenza. Nell'ipotesi che il completamento della caratterizzazione dell'area imponga scelte progettuali per l'intervento di bonifica diverse da quella ipotizzata, prevedendo ad esempio l'asporto totale del materiale inquinato, non sono valutati gli impatti derivanti dal traffico generato. Per contro l'ipotesi prospettata non indica i possibili impatti ambientali delle operazioni di bonifica;

3) il quadro ambientale

- non vengono specificati, se non sommariamente, i possibili impatti derivanti dallo scavo e dal dragaggio a mare per la condotta di scarico (diffusione in aree non inquinate di eventuali inquinanti presenti nei sedimenti sollevati e portati in

sospensione durante la movimentazione dei fondali; alterazione delle caratteristiche chimico fisiche del corpo idrico con aumento della torbidità dovuto alla sospensione dei sedimenti; inquinamento dell'acqua di mare legato a eventi accidentali durante la fase di eventuale stoccaggio del materiale dragato). A titolo di esempio l'impatto derivante dal dragaggio per la posa della condotta è definito contemporaneamente "significativo" e "lieve". Le misure di mitigazione si limitano prevedere che i lavori siano programmati e coordinati in modo da ridurre al minimo i disagi ed inoltre si fa riferimento al regime correntometrico estremamente modesto della Baia di Muggia;

- le conclusioni dello studio della dispersione dello scarico dell'acqua di mare sono inattendibili a causa dell'errato utilizzo – come dato di input del modello matematico impiegato – dei profili di temperatura del mare al variare della profondità. Il proponente ha utilizzato profili relativi alle condizioni di temperatura non specifici della Baia di Muggia, ma bensì dell'Adriatico in mare aperto (con fondali decisamente più alti di quelli della Baia di Muggia, con presenza di correnti significative e quindi di ricambio sostenuto). È invece noto che la Baia di Muggia è caratterizzata dal fatto di essere un bacino marino chiuso, con fondali modesti, con scarse correnti e quindi con ricambio estremamente lento come altresì più volte indicato in altre parti della documentazione presentata. Lo studio sostiene che il grafico delle temperature utilizzate sia riferito alla zona di Trieste. Identico grafico è pubblicato sul sito dell'OGS come rappresentazione dei dati medi dell'Alto Adriatico (tra 43°13' e 45° e 44' nord e relativo a fondali fino a 50 metri) e non invece della Baia di Muggia che qui rileva. Peraltro dati forniti da altra realtà scientifica (Riserva Naturale Marina di Miramare), specificatamente per la zona di Trieste i cui fondali sono dell'ordine dei 18 metri, risultano anche in termini assoluti diversi da quelli proposti nello studio, con differenze dell'ordine di 2°C. Nella versione originale in lingua spagnola dello studio si sostiene inoltre che i risultati dell'applicazione del modello sono validi solo se i presupposti, tra cui il profilo di temperatura, sono quelli indicati. La precisazione non è presente nella versione in lingua italiana;
- non vengono forniti approfonditi elementi in grado di consentire una puntuale individuazione dell'effetto del trattamento mediante biocidi degli elevati volumi di acqua necessari al processo di rigassificazione, (in particolare le ripercussioni sulla fauna e sulla flora, e sull'ecosistema in generale) Non viene considerato l'eventuale effetto accumulo prodotto dall'impianto di rigassificazione e dall'altro impianto in esercizio (Elettra S.p.A.) con scarico altrettanto significativo. Non viene poi valutato l'effetto accumulo in considerazione del regime correntometrico estremamente modesto della Baia e delle limitate dimensioni della stessa;
- sono stati presi in considerazione due possibili ipotesi in merito alle alternative all'utilizzo, parziale o totale, dell'acqua marina nel processo di rigassificazione, in particolare con le acque calde scaricate dalla centrale Elettra e da ACEGAS-APS. Le ipotesi per la loro valenza dal punto di vista ambientale (recupero del calore e minore immissione di cloro) avrebbero richiesto un maggior approfondimento, invece di essere considerate non percorribili. Di conseguenza mancano gli approfondimenti sia tecnici, sia economici, riguardanti la inerente soluzione progettuale occorrente per raggiungere tale obiettivo (quali ad esempio: una condotta che porti l'acqua relativamente calda e già trattata con un agente antifouling, dalla centrale Elettra all'impianto di rigassificazione, e eventualmente, da una seconda condotta per il ciclo di ritorno dell'acqua relativamente fredda, ecc.). Quindi, manca anche la correlata analisi degli impatti ambientali;
- rischio incidenti: il proponente ha più volte evidenziato che non esiste una casistica ed un'esperienza storica per effettuare una analisi in termini statistici sugli atti di matrice terroristica. Allo stesso tempo, ha ribadito che, nel caso specifico, lo scenario massimo credibile è il cosiddetto pool-fire (incendio da pozza) in quanto è fisicamente impossibile l'esplosione della nave metaniera o dei serbatoi a terra. Nel

caso di impatti originati da eventuali sversamenti di GNL in mare o di vapori di GNL in atmosfera, permane mancanza di informazione sul pericolo relativamente ai fenomeni di flash-fire (innesco di nuvole GNL-aria) e soprattutto del fenomeno UVCE (Unconfined Vapour Cloud Explosion). L'argomento è trattato in termini generali dal punto di vista del rischio, ma non viene sviluppato per quanto riguarda le possibili conseguenze dell'evento: il fatto che sia poco probabile non esclude che l'evento stesso possa in realtà verificarsi, ed essendo il bacino chiuso e la costa vicina e non disabitata, si ritiene necessario che siano evidenziate le possibili conseguenze;

- sull'argomento dei costi-benefici, non risulta con evidenza la quantificazione dei costi dell'impatto ambientale relativo ai rischi e alla sicurezza (con riferimento alla situazione ex ante, costi di ripristino della situazione ambientale preesistente al verificarsi di incidenti e danni di rilievo);
  - il proponente ha studiato i possibili scenari incidentali per quanto riguarda le manovre, i rischi e l'operatività dell'accesso marittimo delle metaniere. Tale studio non comprende però la gestione complessiva del traffico marittimo nella Baia di Muggia, mentre invece è interessante conoscere il flusso di traffico aggiuntivo generato dalle gasiere anche in considerazione che l'entrata e l'uscita dalle banchine blocca qualsiasi attività di transito nel porto nuovo. Nonostante il rispetto di tutte le norme di sicurezza, essendo il bacino chiuso e la costa vicina e non disabitata, lo SIA non può inoltre non prevedere l'analisi degli impatti ambientali maggiormente temibili in caso di collisione fra le navi.
- c) il fatto che le risposte non siano state adeguatamente supportate nei termini sopra indicati e che quindi il livello del contenuto delle risposte stesse non sia sempre sufficiente a risolvere i quesiti prospettati, assume rilievo, in rapporto alla tipologia progettuale, alle inerenti connessioni con il territorio e con l'ambiente interessati, alle disposizioni dettate dalla normativa vigente, per:
- la completa e dovuta evidenziazione degli impatti ambientali derivanti dall'attuazione del progetto su tutte le diverse componenti ambientali in vario modo interessate (effetti diretti ed indiretti del progetto sull'uomo, sulla fauna, sulla flora, sul suolo, sull'acqua, sull'aria, sul clima, sul paesaggio, sui beni materiali e sul patrimonio culturale, sull'interazione fra gli elementi predetti, così come stabilito dall'art. 3 della Direttiva 85/337/CEE);
  - la esplicita indicazione delle principali ragioni delle scelte effettuate (rispetto alle principali alternative) sotto il profilo dell'impatto ambientale (così come stabilito dall'art. 5 della menzionata Direttiva 85/337/CEE);
- d) pertanto si ritiene sussistano delle oggettive difficoltà per pervenire ad una esaustiva analisi, qualificazione e quantificazione degli impatti ambientali predetti derivanti dall'attuazione del presente progetto (fase di cantiere e fase di esercizio);
- e) non si riscontrato nella documentazione integrativa presentata elementi specifici e di approfondimento tali da consentire il superamento dei pareri negativi pervenuti da parte dei Comuni consultati ai sensi dell'art. 3 della LR 43/1990;
- f) di conseguenza, avuto anche riguardo al principio di precauzione di cui all'art. 174, paragrafo 2, del Trattato CE, il Servizio VIA ritiene non sussistano le condizioni per poter pervenire con certezza alla formulazione di un parere sulla compatibilità ambientale del progetto in argomento, non risultando evidenziata nella documentazione complessivamente presentata l'assenza di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente;

**Constatato** che la predetta "Relazione conclusiva sui documenti integrativi presentati" prospetta alla Giunta regionale la segnalazione delle carenze sopra evidenziate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare cui compete la valutazione di VIA in sede statale, anche in vista di eventuali integrazioni allo studio presentato, ritenendo di dover prospettare comunque i seguenti imprescindibili adempimenti e prescrizioni:

- 1) il Proponente dovrà integrare il progetto con quanto di seguito indicato:

- un elaborato contenente l'analisi dettagliata che, sulla base delle condizioni meteo-marine ed idrodinamiche rilevate nel bacino interessato dal prelievo e dallo scarico dell'acqua marina utilizzata nel processo di rigassificazione, dimostri l'efficacia della soluzione progettuale proposta. In relazione agli esiti della predetta analisi, ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - un elaborato contenente l'analisi dettagliata degli effetti sul fondale marino nella Baia di Muggia derivanti dalla realizzazione delle opere a mare per il transito e per l'attracco delle navi gasiere, nonché degli effetti originati dal traffico delle navi stesse. In relazione agli esiti della predetta analisi, ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - un piano di monitoraggio sistematico dei fattori inquinanti (rumore, vibrazioni, inquinamento idrico, inquinamento atmosferico) allo scopo di poter controllare gli impatti ambientali derivanti dai fattori predetti, in relazione alle modalità operative della fase di costruzione, ed alle modalità operative connesse con la fase di gestione. Tale piano dovrà in particolare prevedere l'individuazione dei recettori sensibili, i punti di misura, gli standard prestazionali degli strumenti, le modalità e le frequenze di campionamento, la gestione dei sistemi di rilevamento e la gestione dei dati, e dovrà consentire l'effettuazione dei rilevamenti anche nello stato ante operam. La durata dei monitoraggi dovrà coincidere con la durata della fase di cantiere e dell'intera vita dell'opera;
  - un piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e da malfunzionamenti (riguardante tutti gli impianti in progetto e tutte le attività correlate con la fase di cantiere e con la fase di gestione), comprendente in particolare le misure, le opere e gli interventi complessivamente finalizzati al relativo controllo e contenimento;
- 2) il piano di monitoraggio dei fattori inquinanti ed il piano della gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e da malfunzionamenti di cui alla precedente prescrizione dovranno essere comunicati all'ARPA ed all'A.S.S. competente per territorio, nonché alla Direzione centrale ambiente e lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia;
  - 3) in relazione agli esiti dei monitoraggi di cui alla prescrizione n. 1), ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - 4) il proponente dovrà provvedere affinché, in relazione alle inerenti determinazioni stabilite dall'ARPA e dall'A.S.S. competente per territorio, tutti i dati rilevati dai monitoraggi siano pubblici e accessibili in qualsiasi momento;
  - 5) il proponente dovrà predisporre un piano per la gestione degli impatti generati del traffico generato dal cantiere, con indicazioni in particolare dei provvedimenti finalizzati alla sicurezza della viabilità pubblica ed alla manutenzione del manto stradale delle arterie maggiormente interessate;
  - 6) il piano di cui alla precedente prescrizione, che dovrà essere predisposto dal proponente, dovrà essere verificato dalla Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto della Regione Friuli Venezia Giulia, dagli Enti gestori della viabilità pubblica interessata, e dai Comuni attraversati dalla predetta viabilità pubblica. Tale piano dovrà essere successivamente trasmesso dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché alla Direzione centrale ambiente e lavori pubblici della Regione predetta. Ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà

adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti generati dal traffico dal traffico di cantiere;

**Rilevato** infine che la precitata "Relazione conclusiva sui documenti integrativi presentati" evidenzia che – sulla base degli elementi conoscitivi disponibili, lettera della SNAM Rete Gas alla Società "Terminal Alpi Adriatico srl" dd. 8 novembre 2006 – la SNAM stessa dovrà provvedere al potenziamento delle infrastrutture della Rete Nazionale Gas a valle dell'immissione nella Rete stessa, presso Villesse, del nuovo apporto di gas metano proveniente dal terminal della precitata Società "Terminal Alpi Adriatico srl";

**Ritenuto**, sulla base di quanto sopra esposto, di concordare con i contenuti della "Relazione conclusiva sui documenti integrativi presentati" dd. 31 maggio 2007 del Servizio VIA, che si fanno propri;

**Rilevato** che nell'integrazione dello studio presentato non viene previsto lo scarico delle acque di processo oltre le dighe foranee del porto di Trieste e ritenuto invece che tale soluzione sia da privilegiare;

**Ritenuto** pertanto di integrare in tal senso le prescrizioni degli uffici;

**Ritenuto** che spetti al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in quanto titolare della procedura di VIA, assicurare gli adempimenti di cui all'art. 23 del D.Lgs.17.8.1999, n.334;

**Precisato** altresì che la presente deliberazione non riguarda il gasdotto di collegamento fra il sito dove è prevista l'ubicazione del terminal e la rete nazionale di trasporto della SNAM, in quanto tale gasdotto non previsto dal progetto in argomento;

**Ricordato** che la partecipazione della Regione Friuli Venezia Giulia alle procedure di VIA statali di cui alla menzionata L. 349/1986, ai sensi del secondo comma del precitato art. 3 della LR 43/1990, avviene mediante l'espressione di motivato parere del Presidente della Regione medesima, su deliberazione della Giunta regionale;

Su proposta dell'Assessore all'ambiente e lavori pubblici, la Giunta regionale, a maggioranza,

### **Delibera**

- A. Ai sensi del secondo comma dell'art. 3 della L.R. 43/1990, nell'ambito della procedura di VIA statale di cui alla L. 349/1986, di non poter esprimere parere di compatibilità ambientale sul progetto per la costruzione di un terminal di ricezione e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) a Zaule (TS) – presentato dalla Società "Gas Natural Internacional SDG SA" - per l'insieme delle motivazioni sopra esposte, non risultando evidenziata nella documentazione complessivamente presentata l'assenza di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente;
- B. Di segnalare le carenze sopra evidenziate al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare cui compete la valutazione di VIA in sede statale, anche in vista di eventuali integrazioni allo studio presentato, ritenendo di dover comunque prospettare al predetto Ministero i seguenti adempimenti e prescrizioni ritenuti imprescindibili:
  - 1) il Proponente dovrà integrare il progetto con quanto di seguito indicato:
    - un elaborato contenente l'analisi dettagliata che, sulla base delle condizioni meteo-marine ed idrodinamiche rilevate nei bacini interessati dal prelievo e dallo scarico dell'acqua marina utilizzata nel processo di rigassificazione, dimostri l'efficacia della soluzione progettuale proposta, prevedendo in ogni modo lo scarico delle acque di processo oltre le dighe foranee del porto di Trieste. Tale elaborato dovrà riguardare anche l'efficacia del sistema per l'eliminazione degli organismi marini viventi nell'acqua prelevata, al fine di mitigare in maniera puntuale gli effetti a breve, medio e lungo termine sull'ecosistema marino interessato. In relazione agli esiti della predetta analisi, ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i

provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;

- un elaborato contenente l'analisi dettagliata degli effetti sul fondale marino nella Baia di Muggia derivanti dalla realizzazione delle opere a mare per il transito e per l'attracco delle navi gasiere, nonché degli effetti originati dal traffico delle navi stesse. In relazione agli esiti della predetta analisi, ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - un piano di monitoraggio sistematico dei fattori inquinanti (rumore, vibrazioni, inquinamento idrico, inquinamento atmosferico) allo scopo di poter controllare gli impatti ambientali derivanti dai fattori predetti, in relazione alle modalità operative della fase di costruzione, ed alle modalità operative connesse con la fase di gestione. Tale piano dovrà in particolare prevedere l'individuazione dei recettori sensibili, i punti di misura, gli standard prestazionali degli strumenti, le modalità e le frequenze di campionamento, la gestione dei sistemi di rilevamento e la gestione dei dati, e dovrà consentire l'effettuazione dei rilevamenti anche nello stato ante operam. La durata dei monitoraggi dovrà coincidere con la durata della fase di cantiere e dell'intera vita dell'opera;
  - un piano per la gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e da malfunzionamenti (riguardante tutti gli impianti in progetto e tutte le attività correlate con la fase di cantiere e con la fase di gestione), comprendente in particolare le misure, le opere e gli interventi complessivamente finalizzati al relativo controllo e contenimento;
- 2) il piano di monitoraggio dei fattori inquinanti ed il piano della gestione degli impatti ambientali derivanti da incidenti e da malfunzionamenti di cui alla precedente prescrizione dovranno essere comunicati all'ARPA ed all'A.S.S. competente per territorio, nonché alla Direzione centrale ambiente e lavori pubblici della Regione Friuli Venezia Giulia;
  - 3) in relazione agli esiti dei monitoraggi di cui alla prescrizione n. 1), ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti derivanti dall'attuazione del progetto;
  - 4) il proponente dovrà provvedere affinché, in relazione alla inerenti determinazioni stabilite dall'ARPA e dall'A.S.S. competente per territorio, tutti i dati rilevati dai monitoraggi siano pubblici e accessibili in qualsiasi momento;
  - 5) il proponente dovrà predisporre un piano per la gestione degli impatti generati del traffico generato dal cantiere, con indicazioni in particolare dei provvedimenti finalizzati alla sicurezza della viabilità pubblica ed alla manutenzione del manto stradale delle arterie maggiormente interessate;
  - 6) il piano di cui alla precedente prescrizione dovrà essere verificato dalla Direzione centrale pianificazione territoriale, energia, mobilità e infrastrutture di trasporto della Regione Friuli Venezia Giulia, dagli Enti gestori della viabilità pubblica interessata, e dai Comuni attraversati dalla predetta viabilità pubblica. Tale piano dovrà essere successivamente trasmesso dal proponente al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, nonché alla Direzione centrale ambiente e lavori

pubblici della Regione predetta. Ove ritenuto necessario dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il proponente dovrà adottare i provvedimenti necessari a mitigare e a limitare, con le modalità definite dal Ministero medesimo, gli impatti generati dal traffico dal traffico di cantiere.

- C. All'esecuzione della presente deliberazione provvederà il Presidente della Regione con apposito parere, formulato sulla base della deliberazione medesima, che verrà inviato ai sensi dell'art. 6 della L.346/1977 al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.