



REGIONE AUTONOMA
FRIULI VENEZIA GIULIA

il Presidente



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

E.prot DVA – 2013 – 0002490 del 30/01/2013

Prot. n. 579/GAB/4.1.1/IND/4

Trieste, 29 gennaio 2013

Egregio Signor
Dott. Mariano GRILLO
Direttore Generale
per le Valutazioni Ambientali
Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA



Oggetto: Comunicazione ex art. 7 della legge n. 241/1990 e s.m.i. per l'avvio di un supplemento istruttorio in relazione al decreto V.I.A. relativo al progetto di rigassificatore GNL localizzato nell'area industriale di Zaule nel Porto di Trieste della Società Gas Natural Rigassificazione Italia S.p.A..

Con riferimento alla nota prot. 00311558 del 27 dicembre 2012, concernente l'oggetto, si trasmette copia della delibera della Giunta regionale n. 90 del 28 gennaio 2013 e si allega la relativa documentazione.

Distinti saluti.

dott. ~~Renzo~~ Tondo

Delibera n° 90

Estratto del processo verbale della seduta del
28 gennaio 2013

oggetto:

L 349/1986 ; DLGS 152/2006 ; LR 43/1990 - PRONUNCIAMENTO SUL SUPPLEMENTO ISTRUTTORIO AVVIATO DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE RELATIVO AL 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".

Renzo TONDO	Presidente	presente
Luca CIRIANI	Vice Presidente	presente
Angela BRANDI	Assessore	presente
Elio DE ANNA	Assessore	presente
Roberto MOLINARO	Assessore	presente
Riccardo RICCARDI	Assessore	assente
Sandra SAVINO	Assessore	presente
Federica SEGANTI	Assessore	assente
Claudio VIOLINO	Assessore	presente

Daniele BERTUZZI Segretario generale

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

Vista la direttiva del Consiglio 27 giugno 1985, n. 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 27 dicembre 1988, recante norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui alla legge 349/1986, adottate ai sensi dell'articolo 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 agosto 1988, n. 377;

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

Vista la legge regionale 7 settembre 1990, n. 43, recante l'ordinamento nella Regione Friuli Venezia Giulia della valutazione di impatto ambientale;

Rilevato che la Società "Gas Natural Internacional SDG SA" nel 2005 ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare 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 stato sottoposto a procedura di valutazione di impatto ambientale (VIA) statale ai sensi della legge 349/1986;

Ricordato che nel corso del procedimento di VIA statale la Regione si è pronunciata con DGR 1 giugno 2007, n. 1310 ritenendo di non poter esprimere parere di compatibilità ambientale, non risultando evidenziata nella documentazione complessivamente presentata l'assenza di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente;

Ricordato che con decreto DSA-2009-0000808 del 17 luglio 2009 il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali, ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale relativamente al progetto della Società "Gas Natural Internacional SDG SA";

Considerato che è in corso la procedura per l'autorizzazione alla costruzione, con accertamento della conformità urbanistica, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità, con approvazione del progetto definitivo del terminale di rigassificazione in oggetto, unitamente all'elettrodotto di allacciamento alla Rete di Trasmissione Nazionale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 46 del decreto legge n. 159/2007, convertito in legge 222/2007, come modificato dalla legge 99/2009, e dall'art. 52 bis e seguenti del DPR 8.06.2001 n. 327, di competenza del Ministero dello sviluppo economico (MISE);

Considerato che è in corso la procedura integrata VIA/VAS avviata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ai sensi dell'articolo 6 del DLGS 152/2006 per il Piano Regolatore Portuale di Trieste;

Dato atto che nell'ambito della procedura VIA/VAS del Piano del Porto, con nota prot. GEN.0014060/P del 12 dicembre 2011, l'Autorità portuale di Trieste ha trasmesso al Servizio VIA della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna ed alla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici copia dello Studio Ambientale Preliminare Integrato per l'avvio della fase di consultazioni preliminare (scoping).

Dato atto che sullo Studio Ambientale Preliminare Integrato del Piano Regolatore del Porto di Trieste, a seguito della DGR 23 gennaio 2012 n. 60, sono stati espressi pareri e osservazioni formulati dalle strutture regionali competenti e inviati al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare con nota della Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna prot. n. SVIA/4306/VIA/440 dd. 1 febbraio 2012;

Preso atto che la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS del Ministero, nell'ambito della predetta fase di scoping per il Piano del Porto di Trieste, ha reso il parere n. 897 del 23 marzo 2012;

Vista la nota della Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. DVA-2012-0031558 del 27 dicembre 2012 con la quale si comunica l'avvio di supplemento istruttorio relativamente al

procedimento di VIA già concluso, atto a verificare, tramite il supporto tecnico scientifico della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS, quanto trasmesso dall'Autorità Portuale di Trieste al Ministero stesso, con nota prot. N. 0014567 di data 11 dicembre 2012;

Rilevato, dalla nota di cui sopra che è intenzione della Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare verificare l'incidenza delle indicate prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico rispetto alla valutazione espressa con il decreto 808/2009 per le eventuali misure correttive, pure con riferimento alle eventuali alternative localizzative del progetto ed in considerazione della procedura integrata VIA/VAS in corso di svolgimento per il nuovo Piano regolatore di Trieste;

Atteso che la Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare indica in 45 giorni il termine per la conclusione del supplemento istruttorio, onde evitare un particolare aggravio del procedimento di autorizzazione del MISE;

Preso atto che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, invita la Regione, in quanto Amministrazione interessata nel procedimento di VIA conclusosi con decreto n. 808/2009 ai sensi dell'art. 6 della legge 349/1986, ad esprimere il proprio parere in merito al supplemento istruttorio entro e non oltre venti giorni dal ricevimento della richiesta anticipata via fax in data 27 dicembre 2012;

Vista la nota dell'Autorità portuale prot. N. 0014567 di data 11 dicembre 2012, inviata dalla Direzione generale per le valutazioni ambientali del Ministero tramite mail alla Direzione ambiente, energia e politiche per la montagna in data 3 gennaio 2013, dopo formale richiesta da parte del Servizio VIA;

Vista la nota del Presidente della Regione prot. 000018/GAB-(GAB-4-1-1IND)_4 di data 4 gennaio 2013 che informa gli Assessori ed i Direttori centrali interessati per competenza e invita la Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna a dare immediato corso alla procedura di cui all'art. 3 della legge regionale 43/1990, nonché invita gli altri Direttori centrali coinvolti a fornire il proprio contributo per rappresentare la generale posizione dell'Amministrazione regionale in ordine alle implicazioni nei vari settori rilevanti nell'ambito della valutazione di impatto ambientale, in considerazione delle problematiche sollevate dall'Autorità portuale nella nota citata;

Ricordato in particolare, in relazione ai procedimenti di VIA statale, che l'art. 3 della legge regionale 43/1990 prevede l'espressione di un parere del Presidente della Regione, previa deliberazione della Giunta regionale, nella quale viene dato atto dei pareri resi e di eventuali valutazioni tecniche acquisite per esigenze istruttorie;

Ricordato che, ai sensi del quarto comma dell'art. 3 della citata legge regionale 43/1990, l'Amministrazione regionale può acquisire il parere del Comune sul cui territorio è prevista la collocazione dell'opera e degli altri Comuni eventualmente interessati;

Ricordato che con deliberazione della Giunta regionale 609 dd. 23 marzo 2006 sono stati individuati quali Comuni territorialmente interessati i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle;

Dato atto che con nota prot. SVIA-390-VIA/204 del 7 gennaio 2013 è stato chiesto ai Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle, già coinvolti nella conclusa procedura di VIA relativa al progetto in argomento, e alla Provincia di Trieste di fornire il proprio contributo;

Dato atto che con nota prot. SVIA-425-VIA/204 del 7 gennaio 2013 è stato chiesto un parere collaborativo alla Capitaneria di Porto di Trieste;

Dato atto che con nota prot. SVIA-426-VIA/204 del 7 gennaio 2013 è stato chiesto un parere collaborativo alla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, Servizio infrastrutture di trasporto e comunicazione e Servizio mobilità, ritenendo utile in particolare il loro contributo;

Visto il contributo fornito dalla Direzione centrale attività produttive con nota prot. n. 339/PROD del 8 gennaio 2013;

Visto il contributo fornito dalla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici con nota prot. n. 0001034/P del 10 gennaio 2013;

Visto il contributo fornito dalla Direzione centrale salute, integrazione socio-sanitaria e politiche sociali con nota prot. n. 0000569/P del 10 gennaio 2013;

Visto il contributo fornito dalla Direzione centrale risorse rurali, agroalimentari e forestali con nota prot. n. SCPA/8.6/1186 del 9 gennaio 2013;

Vista la risposta della Provincia di Trieste PRTS.PTS registro ufficiale.U.001652 del 11 gennaio 2013;

Vista la risposta del Comune di S. Dorligo della Valle prot. GEN-2013-330/13-P/VI.5/T del 11 gennaio 2013;

Vista la risposta del Comune di Muggia, prot. 977 del 11 gennaio 2013;

Vista la risposta del Comune di Trieste, prot. 13-1153/70/05/32 del 11 gennaio 2013;

Dato atto che non è pervenuta alcuna risposta dalla Capitaneria di Porto di Trieste;

Preso atto che l'Autorità portuale nella nota prot. N. 0014567 di data 11 dicembre 2012 fa riferimento a nuovi e rilevanti piani di sviluppo del Porto di Trieste, non ancora compiutamente formulati al momento dell'inizio dell'istruttoria sul terminal di ricezione e rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) e rappresenta possibili conflitti derivanti dalla realizzazione dell'impianto in questione, già valutato ambientalmente ma secondo un diverso scenario;

Preso atto che il Ministero ha ritenuto opportuno avviare il supplemento istruttorio in ragione dei temi esposti dall'Autorità portuale nella nota prot. N. 0014567 di data 11 dicembre 2012 ed ha puntualizzato che l'approfondimento istruttorio sarà riferito anche a eventuali alternative localizzative del progetto;

Atteso che, alla luce di quanto evidenziato dal Ministero in più parti della citata nota e sopra riportate, l'oggetto dell'attuale supplemento istruttorio riguarda le problematiche sollevate dall'Autorità portuale, ovvero le prospettive di sviluppo delle attività portuali e il correlato aumento del traffico in relazione alla realizzazione dell'opera rigassificatore;

Considerato che, a fronte della ristrettezza dei tempi concessi all'istruttoria regionale, gli scarsi elementi e l'assenza di studi tecnici *ad hoc* a disposizione per il supplemento istruttorio, in sede di valutazione si è dovuto necessariamente tenere conto dei dati oggettivi e formalmente documentabili, rinvenibili e a disposizione presso l'Amministrazione regionale precedente;

Vista la Relazione sul supplemento istruttorio avviato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare predisposta dal Servizio VIA della Direzione centrale ambiente energia e politiche per la montagna in data 15 gennaio 2013, condotta in relazione alle dichiarazioni dell'Autorità portuale di cui alla nota prot. N. 0014567 di data 11 dicembre 2012, sia in rapporto ai precitati pareri degli Enti locali interessati, sia infine ai pareri collaborativi predetti;

Atteso che in data 21 gennaio 2013 presso la Prefettura di Trieste si è tenuto un incontro convocato dal Ministro Clini al fine di raccogliere e valutare congiuntamente contributi ed osservazioni, al quale hanno partecipato la Regione, la provincia di Trieste, il Comune di Trieste e l'Autorità portuale di Trieste;

Vista la nota dell'Autorità portuale prot. 0000382/P dell'11 gennaio 2013, acquisita dalla Direzione ambiente, energia e politiche per la montagna in data 23 gennaio 2013, concernente l'invio al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare dello studio denominato "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" e della deliberazione del Comitato Portuale n. 1/2013;

Vista la nota dell'Autorità portuale prot. 0000858/P del 22 gennaio 2013 di invio dello studio denominato "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" e della deliberazione del Comitato Portuale n. 1/2013 alla Regione, al Comune di Trieste, al Comune di Muggia, alla Provincia di Trieste;

Preso atto che il Servizio VIA della Direzione centrale ambiente energia e politiche per la montagna, rilevando che la suddetta nota dell'Autorità portuale non risulta inviata anche al Comune di San Dorligo della Valle, ha ritenuto di provvedere con propria nota prot. n. 2980 dd. 25 gennaio 2013;

Viste le osservazioni sull'ulteriore documentazione inviata dall'Autorità portuale, svolte dalla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale con nota dd. 25 gennaio 2013 di cui alla mail dd. 25 gennaio 2013 acquisita con protocollo di entrata n. 3052 dd. 28 gennaio 2013;

Ritenuto necessario, al fine di garantire la completezza dell'istruttoria, estendere la stessa anche alla sopra citata ulteriore documentazione fornita dall'Autorità Portuale;

Vista la Relazione istruttoria n. 2 predisposta dal Servizio VIA della Direzione centrale ambiente energia e politiche per la montagna in data 25 gennaio 2013, condotta in relazione all'ulteriore documentazione inviata dall'Autorità portuale con nota prot. 0000858/P dell'22 gennaio 2013;

Ricordato che l'oggetto della valutazione riguarda principalmente i seguenti argomenti:

- gli impatti relativi alla crescita dei traffici del Porto di Trieste registrata a partire dal 2011 rispetto a quanto già espresso con il decreto ministeriale di VIA n. 808 del 17 luglio 2009, indipendentemente dalle possibilità di sviluppo futuro di cui al nuovo Piano regolatore portuale *in itinere*;
- gli impatti relativi alle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico rispetto a quanto già espresso con il decreto ministeriale di VIA n. 808 del 17 luglio 2009 in considerazione delle previsioni del nuovo Piano regolatore portuale *in itinere*;
- analisi della coerenza degli strumenti pianificatori vigenti e *in itinere* in relazione al progetto di rigassificazione di cui al decreto ministeriale 808/2009;
- alternative localizzative.

Costatato che le predette Relazioni sul supplemento istruttorio segnalano alla Giunta regionale rilevanti carenze da prospettare 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, formulando in particolare le seguenti considerazioni e valutazioni:

1. Gli approfondimenti istruttori che si sono potuti svolgere nei ristretti termini concessi dal Ministero dell'ambiente, hanno tenuto conto necessariamente dei dati oggettivi e formalmente documentabili, non sempre rinvenibili in relazione alle dichiarazioni della Autorità portuale, nonché dello studio "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020".

2. In merito alla crescita dei traffici del Porto di Trieste registrata a partire dal 2011 rispetto a quanto già espresso con il decreto ministeriale di VIA n. 808 del 17 luglio 2009, indipendentemente dalle possibilità di sviluppo futuro di cui al nuovo Piano regionale del Porto *in itinere*, precisato che due sono gli aspetti affrontati dall'Autorità portuale, si fa presente che per quanto riguarda l'aumento di petroliere previsto dall'Autorità portuale al terminale SIOT nel 2013 (ovvero più di 500 petroliere che apporteranno un incremento del 20% in più rispetto all'anno 2012, per un totale di 40 milioni di tonnellate), si rileva, come confermato dalla competente Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, che non si può formulare alcuna considerazione basata su dati oggettivi in quanto agli atti non risultano documenti che attestano questa previsione. In relazione all'altro aspetto, concernente il dichiarato incremento di traffico registrato dal 2011 al 2012 si conferma, come attestato sempre dalla Direzione centrale infrastrutture, mobilità, pianificazione territoriale e lavori pubblici, l'aumento di traffico di alcune categorie merceologiche. Tuttavia, rilevato che allo stato attuale tra i vari settori portuali costituenti il Porto di Trieste quello che potrebbe interferire in maniera più significativa con il futuro

traffico di gasiere del rigassificatore è quello relativo al terminale della SIOT e, in maniera minore, quello relativo al Porto industriale di Zaule e considerato che l'aumento del traffico registrato a partire dal 2011, indicativo di un trend positivo in alcuni settori portuali ma al tempo stesso poco significativo dal punto di vista statistico, risulta comunque in linea con i parametri di riferimento per l'analisi dello stato di fatto che il proponente ha utilizzato nell'ambito dello SIA, non sembrano ad oggi rinvenibili nuovi dati oggettivi sostanzialmente diversi da quelli su cui si sono basate, per questo aspetto, le valutazioni allora effettuate da Regione e Ministero dell'ambiente nell'ambito della procedura di VIA. Pertanto, su questo punto, si ritiene di confermare le valutazioni in merito già effettuate con la precedente relazione istruttoria del Servizio VIA dd. 31 maggio 2007 e di cui alla DGR n°1310 del 1 giugno 2007 nell'ambito della procedura di VIA statale, ovvero:

- *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;*

prendendo altresì atto che successivamente il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ha espresso un giudizio favorevole di compatibilità ambientale con decreto ministeriale VIA n. 808 del 17 luglio 2009.

3. In merito alle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico rispetto a quanto già espresso con il decreto ministeriale di VIA n.808 del 17 luglio 2009 in considerazione delle previsioni del nuovo PRP *in itinere* si ritiene evidente che prendendo come riferimento le previsioni di sviluppo del nuovo PRP di Trieste, lo scenario di riferimento cambia in maniera significativa sia per contesto territoriale (nuove infrastrutture nella Baia di Muggia) che per traffico di navi indotto e relative direttrici. In questo nuovo scenario, come già fatto notare da più soggetti istituzionali nell'ambito della fase di osservazioni della procedura VIA integrata VAS del nuovo PRP, non ci sono allo stato attuale gli elementi per verificare se e in quali termini si possa configurare una compatibilità ambientale tra le prospettive di sviluppo delle attività portuali e di traffico previste nel nuovo PRP di Trieste e la realizzazione di un terminal di rigassificazione GNL all'interno della baia di Muggia. Si evidenzia che dovrebbero essere sviluppati da parte del proponente, ovvero dall'Autorità portuale nell'ambito della procedura di VIA integrata VAS del PRP, adeguati approfondimenti in merito alla tematica della movimentazione navale all'interno della Baia di Muggia ed in merito anche al rischio incidenti.

Lo studio inviato dall'Autorità portuale "Porto di Trieste: compatibilità della domanda di trasporto al 2020" non risulta sufficiente ad indicare, con ragionevole certezza, quale sia un possibile scenario del traffico portuale al 2020 ma si ritiene che esso possa essere propedeutico ad una necessaria modellazione da effettuarsi mediante opportune ed approfondite simulazioni, così come affermato all'interno dello stesso studio del prof. ing. Gori, che possano tener in considerazione notevoli fattori di variabilità spaziale e temporale legati alla gestione delle fasi di carico/scarico delle navi afferenti al Porto di Trieste.

Questa applicazione potrà consentire infatti una più realistica valutazione dei livelli di servizio nelle singole attività portuali con la domanda di trasporto ipotizzata dal Piano Regolatore Portuale al 2020 e quindi l'identificazione di eventuali "colli di bottiglia" nonché gli effetti dovuti all'introduzione di ulteriori servizi di trasporto, quali le gasiere.

Si richiamano infine, le criticità rilevate nell'ambito della procedura di VIA statale del rigassificatore dalla Regione, con la relazione istruttoria dd. 31 maggio 2007 di cui alla DGR n°1310 del 1 giugno 2007 e che di seguito si riportano: *"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 gassiere 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; 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".

In conclusione, risulta evidente quindi che solo dopo l'analisi di documenti che affrontino in maniera adeguata gli aspetti sopra riportati e le relative conseguenze ambientali, documenti che attualmente non si hanno a disposizione, si potrà verificare se e in che termini sia possibile un'eventuale coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del Porto.

Si rileva che nel caso di esito negativo di tale verifica che allo stato attuale per le motivazioni sopra riportate non si è in grado di fare adeguatamente, si tratterà di individuare l'interesse pubblico prevalente - aumento del traffico portuale o istituzione di un polo energetico nel Porto di Trieste - nelle opportune sedi che non attengono, però, alla materia della valutazione di impatto ambientale, bensì alla pianificazione strategica dello sviluppo economico del territorio nazionale e regionale (e pertanto anche i relativi processi di VAS.).

4. In merito alla coerenza degli strumenti pianificatori vigenti e *in itinere* in relazione al progetto di rigassificazione di cui al decreto ministeriale 808/2009, si rappresenta una sostanziale non coerenza con il Piano regolatore comunale di Trieste Variante n. 66 (1997), il Nuovo Piano regolatore comunale di Trieste in corso di redazione, il Piano regolatore portuale PRP vigente (1957) e successive varianti (1967 - 1972) e il Piano regolatore portuale PRP adottato (2009). In relazione al Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e dalla logistica, si ricorda che esso costituisce il quadro di riferimento per la pianificazione di livello sub-regionale e nelle specifiche norme prevede che *"la destinazione funzionale delle aree dei porti è determinata dagli strumenti di pianificazione portuale"*. Esso pertanto riconosce le destinazioni d'uso e gli interventi previsti nei Piani Regolatori Portuali compresi nel sistema portuale regionale. Si segnala inoltre in relazione agli aspetti pianificatori dell'area dove è previsto l'impianto, che la stessa è interessata anche dal *Piano infraregionale per la zona industriale di Trieste* (ai sensi della LR 5/2007 e LR 3/1999) dell'EZIT, in corso di Valutazione ambientale strategica e di approvazione finale. In merito alla conformità tra previsioni urbanistiche e impianto di rigassificazione, si segnala che il nuovo strumento individua nell'ambito a terra una zona classificata D1/1 "Aree destinate prevalentemente alle attività per la logistica di nuovo insediamento connesse con il settore 4 delle attività portuali", mentre l'ambito a mare non presenta alcuna destinazione (Tav. PT TSUO02_Ao). In sede di VAS, nella quale la Regione ha espresso parere quale soggetto competente in materia ambientale, è emerso che il Rapporto ambientale, nell'inquadramento territoriale e nella valutazione degli impatti del nuovo piano, non ha preso in considerazione la presenza dell'impianto di rigassificazione.

In conclusione si evidenzia che in tutti i casi in cui non si ravvede una completa conformità tra le destinazioni dei piani vigenti e il nuovo insediamento, l'autorizzazione unica costituirà Variante ai piani, fatta eccezione per il PRP adottato in itinere e quindi non ancora vigente. Tale aspetto, concernente anche eventuali valutazioni ambientali strategiche, dovrà essere opportunamente valutato in sede di procedimento di autorizzazione unica.

5. In merito alle alternative localizzative si ritiene quanto segue.

Premesso che l'analisi delle alternative è presupposto indispensabile e necessario nell'ambito di ogni procedura di VIA – e ancora prima negli eventuali processi di VAS degli atti di pianificazione interessati – e che la valutazione delle varie alternative progettuali deve essere presentata dal proponente con indicazione delle determinanti ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale, si rileva che nel caso in esame ogni alternativa localizzativa, considerato il contesto territoriale interessato e le infrastrutture già presenti, comporterebbe lo spostamento dell'impianto al di fuori della baia di Muggia.

Questo spostamento – già di per sé significativo in termini di impatti ambientali indotti su diversi scenari ambientali non specificatamente indagati – comporta inoltre, in maniera inevitabile, modifiche al progetto dell'impianto di rigassificazione stesso (diverse tecnologie utilizzate) e agli impianti direttamente connessi ed attualmente oggetto di distinte procedure valutative di impatto ambientale ministeriale (ovvero del metanodotto SNAM relativo alla trasmissione del gas alla linea nazionale e della centrale a ciclo combinato che la Lucchini energia ha previsto di realizzare in adiacenza al rigassificatore). Appare evidente che qualsiasi alternativa localizzativa per la realizzazione dell'impianto comporti inevitabilmente la necessità di sviluppare un nuovo progetto e, conseguentemente, una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale.

Ritenuto, sulla base di quanto sopra esposto, di concordare con i contenuti delle Relazioni svolte dal Servizio VIA sul supplemento istruttorio avviato dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del mare rispettivamente dd. 15 gennaio 2013 e dd. 25 gennaio 2013, che si fanno propri;

Preso atto che i Comuni di Trieste, Muggia e San Dorligo della Valle rilevano forti criticità in merito alla coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del Porto.

Vista la deliberazione n. 1/2013 con la quale il Comitato Portuale ha ritenuto il progetto del terminale di rigassificazione presentato dalla Società Gas Natural non compatibile con le previsioni di sviluppo del porto di Trieste, così come delineate nel Piano portuale, già adottato nel maggio 2009;

Su proposta dell'Assessore regionale alle finanze, patrimonio e programmazione, ambiente, energia e politiche per la montagna

La Giunta regionale all'unanimità

Delibera

A. Di comunicare, per quanto sopra rappresentato, al Ministero dell' Ambiente e della Tutela del territorio e del mare, in relazione al supplemento istruttorio avviato su iniziativa del Ministero medesimo le seguenti valutazioni:

1. In merito alla crescita dei traffici del Porto di Trieste registrata a partire dal 2011 rispetto a quanto già espresso indipendentemente dalle possibilità di sviluppo futuro di cui al nuovo Piano regionale del Porto *in itinere*:
 - il trend generale di crescita del settore portuale che potrebbe interferire in maniera più significativa con il futuro traffico di gasiere del rigassificatore, ovvero quello

relativo al terminale della SIOT e quello relativo al porto industriale di Zaule, risulta comunque in linea con i parametri di riferimento per l'analisi dello stato di fatto che il proponente ha utilizzato nell'ambito dello Studio di impatto ambientale;

- non sono rinvenibili, pertanto, nuovi dati oggettivi sostanzialmente diversi da quelli su cui si sono basate, per questo aspetto, le valutazioni allora effettuate dalla Regione nell'ambito della procedura di VIA conclusasi con il decreto ministeriale di VIA n. 808 del 17 luglio 2009;
- qualora si verificasse – e sulla base degli elementi a disposizione dell'A.R. questo non è stato possibile ad oggi riscontrare - l'aumento di petroliere previsto e dichiarato dall'Autorità portuale al terminale SIOT nel 2013 (ovvero più di 500 petroliere che apporteranno un incremento del 20% in più rispetto all'anno 2012, per un totale di 40 milioni di tonnellate), costituirebbe un dato rilevante nella valutazione di sostenibilità della coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del porto.

2. In merito alle prospettive di sviluppo delle attività portuali e del correlato aumento del traffico rispetto a quanto già espresso con il decreto ministeriale di VIA n. 808 del 17 luglio 2009 in considerazione delle previsioni del nuovo PRP *in itinere*, è evidente che il nuovo scenario di riferimento cambia in maniera significativa sia per contesto territoriale (nuove infrastrutture nella Baia di Muggia) che per traffico di navi indotto e relative direttrici.

Alla luce del nuovo scenario prospettato dall'Autorità portuale e auspicato dalla Giunta regionale, si rilevano forti criticità in merito alla coesistenza tra rigassificatore e previsioni di sviluppo del Porto.

Si ritiene inoltre che in relazione alle prospettive di sviluppo del Porto, da supportare con ulteriori adeguati studi, le valutazioni sino a oggi espresse dall'Amministrazione regionale debbano essere integrate nelle opportune sedi non attinenti specificamente la materia della valutazione di impatto ambientale, anche in considerazione dell'esito del provvedimento ministeriale conclusivo del presente supplemento istruttorio.

3. In merito alla coerenza degli strumenti pianificatori vigenti e *in itinere* si evidenzia in via generale una non coerenza che dovrà essere oggetto di adeguata valutazione prima della conclusione del procedimento di autorizzazione unica in capo al MISE.

4. In merito alle alternative localizzative si ritiene che qualsiasi alternativa localizzativa per la realizzazione dell'impianto comporti inevitabilmente la necessità di sviluppare un nuovo progetto e, conseguentemente, una nuova procedura di valutazione di impatto ambientale.

5. Di porre all'attenzione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare cui compete anche la valutazione dei citati pareri degli Enti locali interessati, raccolti in corso d'istruttoria, la portata e il contenuto delle osservazioni dagli stessi svolte anche per la parte non riguardante direttamente l'oggetto del supplemento istruttorio in argomento.

B. Il Presidente della Regione provvederà a dare immediata comunicazione della presente deliberazione nonché dei citati pareri degli Enti locali interessati, al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO GENERALE

Impronta delle firme apposte al documento Testo integrale della Delibera n 90-2013.pdf

Firmato da **DANIELE BERTUZZI** in data **28/01/2013**

Impronta:

AB 28 57 74 BE A6 25 4C 12 43 15 D4 27 8E 6B B9
11 A1 BA 14 A1 E0 43 AA 04 98 9C 13 E3 67 D5 1D
A4 57 6A B8 5C B7 A9 93 15 10 F5 95 0D A6 37 C4
F1 61 F8 60 53 8F DF 07 80 A3 FD A4 83 03 F9 3E
EB 46 68 D1 5F 38 3F 9B D8 6D 28 C3 96 AC 72 61
8D 86 D7 CA 8A DB 42 83 2D F8 4E 7D 9D 23 EF C7
8F 1F 8C 93 4F CD 5D 6B DF 46 C3 5B 67 1A DB E9
59 D5 25 EE F0 81 F4 3C FB EB 37 9A 79 37 B6 E2

Firmato da **RENZO TONDO** in data **29/01/2013**

Impronta:

33 71 E9 9B B8 8E EE 98 49 C1 25 BF DA 2E BD D3
18 46 5C F6 0D C1 80 A7 19 DE 95 5C C9 2B 0B 43
C1 0F F2 CB 5E 1A 91 20 02 11 1C C9 78 F8 79 B5
9A 08 CE 40 F3 36 45 18 C3 D2 18 51 16 01 E4 44
14 31 4A 83 EB 8E 14 B2 41 86 2C A2 7C 0C BF 43
7F 73 C2 1F 2E 84 DC DD 75 EB F7 EF 7A B3 22 D9
B6 09 16 76 58 30 F3 75 39 B9 F4 E0 F4 9C BF 44
CB 48 73 87 7C 47 C8 F8 06 FF 9B 42 DD 93 BC EC