

<b>Contraente:</b> 	<b>Progetto:</b> TERMINALE DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) TARANTO N° Contratto. : N° Commessa :	<b>Cliente</b> 																					
<b>N° Documento</b> 03255-E&E-R-0-100	<table border="1"> <tr> <td>Rev:</td> <td>0</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td colspan="2">Foglio</td> <td colspan="2">Data</td> <td colspan="3"></td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>di</td> <td>4</td> <td>10-01-2007</td> <td colspan="3"></td> </tr> </table>	Rev:	0						Foglio		Data					1	di	4	10-01-2007				<b>N° Documento Cliente</b>
Rev:	0																						
Foglio		Data																					
1	di	4	10-01-2007																				

**STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)**

***INTEGRAZIONI***

Richiesta d'integrazione n. 39

0	10-01-2007	EMESSO PER ISTRUTTORIA	GIUNTO	PASTORELLI	CICCARELLI	
REV	DATA	TITOLO REVISIONE	PREPARATO	CONTROLLATO	APPROVATO	

<b>TERMINALE DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) TARANTO</b>									
Richiesta d'integrazione n. 39									
N° Documento 03255-E&E-R-0-100		Foglio 2 di 4		Rev:				N° Documento Cliente.:	
				0					

**INDICE**

1 INTRODUZIONE ..... 3

TERMINALE DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) TARANTO									
Richiesta d'integrazione n. 39									
N° documento	Foglio			Rev:				N° documento Cliente.:	
03255-E&E-R-0-100	3	di	4	0					

## 1 INTRODUZIONE

Con riferimento alla richiesta di integrazione n. 39, viene richiesto di: *“Proporre misure di compensazione ambientale sviluppate in termini di concreta fattibilità tecnico-economica” anche a seguito di preventivi accordi con gli Enti Locali e nello spirito di accoglimento di eventuali proposte avanzate dal territorio al fine di compensare gli impatti ambientali”*.

A tale riguardo è possibile evidenziare quanto segue:

- Il progetto del Terminale GNL di Taranto della gasNatural è stato sviluppato sin dalla sua fase preliminare nell’ottica di minimizzare gli impatti sul territorio ed in generale sull’ambiente circostante.
- In tal senso alcune singole parti dell’opera sono già state oggetto di una ottimizzazione progettuale e/o di un accoglimento da parte del territorio di specifiche richieste; è il caso ad esempio del sistema di scarico delle acque di processo che ha assunto l’attuale configurazione a fronte di un processo di ottimizzazione al fine di presentare il minor impatto possibile sul comparto di riferimento o del sistema di *blow-down* (scarico di emergenza) che ha registrato le misure prescrittive da parte della Provincia, già riprese in altri contributi del presente lavoro, unitamente alla prevista adozione di sistemi di gestione ambientale per l’impianto. Come considerazione di portata generale è possibile rimarcare il fatto che, come sino ad oggi mostrato, qualora eventuali richieste/esigenze ambientali del territorio, economicamente e tecnicamente sostenibili, fossero proposte, la gasNatural, ne terrebbe di certo conto in linea con la propria filosofia operativa di “inserimento organico dell’opera nel territorio”.
- È significativo sottolineare le compensazioni ambientali già previste dal progetto e che danno luogo ad importanti sinergie con lo sviluppo delle infrastrutture portuali. Come noto il nuovo Piano Regolatore Portuale prevede l’ampliamento del banchinamento esistente, ed in particolare del cd. V sporgente, nell’area prossima a quella di ubicazione dell’impianto GNL proposto.

Tale ampliamento, unitamente agli altri interventi infrastrutturali del porto di Taranto, è stato recentemente interessato dalle *“misure previste al fine di garantire gli interventi infrastrutturali volti ad assicurare il necessario adeguamento strutturale per l’ampliamento del porto di Taranto”* della Legge Finanziaria 2007 (Legge del 27 dicembre 2006, n.296) che ne prefigurano di fatto l’inserimento tra le opere a carattere strategico per il Paese. L’opera d’altro canto, come riportato dalla stampa, afferisce ad iniziative di Operatori terzi di logistica e movimentazione containers, nazionali ed internazionali, nell’ambito del cosiddetto progetto Ditek. Tale progetto, sempre dalle informazioni di stampa, si stima possa avere un ritorno occupazionale di circa 5.000 unità (dirette ed indirette) di cui almeno il 20% direttamente impiegate nella piattaforma logistica, ad un costo (per il solo ampliamento del V sporgente) stimato in circa 250 Milioni di euro.

In questo contesto la prima fase di ampliamento del V sporgente con la realizzazione dell’area di colmata e lo svolgimento delle necessarie attività operative rappresenta una significativa e non affatto trascurabile opera di compensazione nonché azione fortemente sinergica tra i diversi progetti proposti (Terminale GNL – piattaforma logistica).

Ciò non solo in termini di costo, in merito al quale si stima un onere di quasi 40 Milioni di euro (pari a circa il 16% del costo totale), ma anche di tempi di attuazione, giacchè la realizzazione della piattaforma non avverrebbe all’inizio del

**TERMINALE DI RICEZIONE E RIGASSIFICAZIONE GAS NATURALE LIQUEFATTO (GNL) TARANTO****Richiesta d'integrazione n. 39**

<b>N° documento</b> 03255-E&E-R-0-100	<b>Foglio</b> 4 di 4	<b>Rev:</b> 0	<b>N° documento Cliente.:</b>
--	-------------------------	------------------	-------------------------------

2008, come dichiarato ancora dai media, bensì a fronte dell'avvio delle attività di costruzione del Terminale GNL ovvero una volta cantierizzato questo, con un anticipo stimato sui tempi previsti di alcuni mesi.

- Infine è appena il caso di segnalare quanto prospettato in altri contributi integrativi del presente lavoro (cfr. richiesta di integrazione n. 16) circa la possibilità di realizzazione di una "catena del freddo" in cascata dal processo di rigassificazione dell'impianto. Per maggiori dettagli si rimanda alla nota di riferimento.