



GIUNTA REGIONALE

DIREZIONE AFFARI DELLA PRESIDENZA, POLITICHE LEGISLATIVE E COMUNITARIE, PROGRAMMAZIONE, PARCHI, TERRITORIO, AMBIENTE, ENERGIA

COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE

Giudizio n° 2451 del 20/11/2014

Prot n° 201403355 del 28/07/2014

Ditta proponente SEASTOCK

Oggetto Progetto di costruzione di un Deposito Costiero de GPL da 25.000 mc con annessa banchina di scarico navi gasiere

Comune dell'intervento ORTONA Località Porto "Industriale-Commerciale"

Tipo procedimento VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' AMBIENTALE ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. N° 152/2006 e ss.mm.ii.

Tipologia progettuale All. IV) pt. 8) lett. g) D. Lgs 152/06 e smi

Presenti (in seconda convocazione)

Direttore Area Territorio dott. Gariani (Presidente)

Dirigente Servizio Beni Ambientali

Dirigente Servizio Pianificazione Territoriale

Dirigente Politica energetica, Qualità dell'aria dott.ssa Flacco

Dirigente Attività Estrattive: geom. Ciuca (delegato)

Dirigente Politiche Forestali: dott. La Civita

Dirigente Servizio Amministrativo: ing. De Iulis (delegata)

Segr. Gen. Autorità Bacino

Direttore ARTA

Dirigente Rifiuti:

Dirigente delegato della Provincia. dott. Amiconi  
dott. Gerardini  
(CH) arch. Ursini (delegato)

Comandante Prov.le CFS - TE

Comandante Prov.le CFS - AQ

Comandante Prov.le CFS - CH

Comandante Prov.le CFS - PE

Dirigente Tecnico AT

Dirigente Tecnico CP:

Esperti esterni in materia ambientale GC CH arch. Santovito (delegato)



Relazione istruttoria

Istruttore

dott. Scoccia

ALLEGATA ALLA PRESENTE SCHEDA LA SINTESI DEL PROGETTO



## GIUNTA REGIONALE

Preso atto della documentazione tecnica trasmessa dalla ditta SEASTOCK

per l'intervento avente per oggetto:

Progetto di costruzione di un Deposito Costiero de GPL da 25.000 mc con annessa banchina di scarico navi gasiere da realizzarsi nel Comune di ORTONA

### **IL COMITATO CCR-VIA**

Ripresa la seduta dopo una breve sospensione, sentita la relazione istruttoria predisposta dall'Ufficio.

Intervengono per la ditta l'avv. Marco Spagnuolo, il geom. Paride Di Fabio e l'ing. Massimo Mauro.

Essi, nel rispondere alle osservazioni presentate, in particolare con riferimento all'eventuale Tsunami di cui è scritto nelle stesse, precisano che l'unico evento registrato nel XVII secolo si sarebbe verificato a Lesina e non ad Ortona, inoltre il porto è strutturato con un fronte d'onda di quasi 5 metri, quindi l'onda di due metri di cui si osserva sarebbe inferiore alla protezione offerta dal fronte suddetto.

Con riferimento alla colmata indicata in progetto gli stessi riferiscono che la stessa è già stata definita e comunque indipendentemente dal progetto della ditta Seastock, la stessa sarà realizzata.

In relazione alla valutazione dei rischi dichiarano che in progetto è riportata un paragrafo che analizza gli stessi, dove rilevano che il raggio di protezione dall'effetto fiamma risulta essere di 110 metri.

Con riferimento al traffico in uscita, dichiarano che nella relazione di progetto è individuato il percorso da effettuare (come da regolamento comunale per tutto il traffico in uscita dal porto) e che sono previste un numero di autocisterne compreso tra 40 e 50 al giorno, a regime tra 5 anni, di cui 20 piccole cisterne da 20 mc circa.

Dichiarano, inoltre, che essendo obiettivo della Seastock erodere quote di un mercato già esistente l'incremento di traffico che si verificherebbe a livello locale, andrebbe a compensare un traffico globale che resterebbe pressochè immutato.

Premesso che il presente parere non assorbe l'iter tecnico amministrativo della realizzazione del progetto di colmata, che è oggetto di autonoma procedura di valutazione e di autorizzazione, in conformità con il Piano Regolatore Portuale.

### **ESPRIME IL SEGUENTE PARERE**

#### **DI RINVIO PER LE MOTIVAZIONI SEGUENTI**

In quanto si ritiene necessario integrare lo Studio con valutazione degli effetti ambientali del traffico e degli impatti collegati alla classificazione dell'impianto come "Installazione a rischio di incidente rilevante".

I presenti si esprimono all'unanimità.

dott. Gariani (Presidente)

ing. De Iulis (delegata)

dott.ssa Flacco

dott. La Civita

geom. Ciuca (delegato)

dott. Gerardini

(CH) arch. Ursini (delegato)

GC CH arch. Santovito (delegato)

dott. Amiconi





## GIUNTA REGIONALE

Di Carlo

(segretario verbalizzante)

Il presente atto è definitivo e nei confronti dello stesso è ammesso ricorso giurisdizionale al TAR entro il termine di 60 gg o il ricorso straordinario al capo dello Stato entro il termine di 120 gg. Il giudizio viene reso fatti salvi i diritti di terzi e l'accertamento della proprietà o disponibilità delle aree o immobili a cura del soggetto deputato.





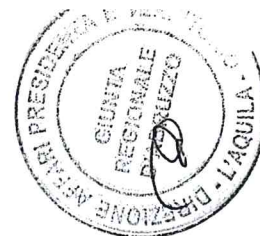
## Sintesi del Progetto Cronistoria

La ditta Walter Tosto spa a fine anno 2013 aveva inoltrato a vari Enti Locali e Nazionali una richiesta di attivazione della Procedura Amministrativa Interistituzionale ed aveva ottenuto i seguenti riscontri:

- \* Con nota in data 23/12/2013 prot. 27486, il Comandante della Capitaneria di Porto di Ortona, nel trasmettere la pratica al Ministero Dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, allegava la circolare n° 52 emanata dalla Direzione suddetta, con i dettami e la procedura da seguire al fine di ottenere le previste autorizzazioni e concessioni
- \* Con nota in data 17/01/2014 prot. 493, il Ministero Dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, riscontrava la richiesta della Walter Tosto SpA confermando sostanzialmente le indicazioni della C.P. ed indicando nel Ministero Dello Sviluppo Economico il soggetto abilitato al rilascio dell'autorizzazione per i depositi costieri, di concerto con il MIT e e Regione.
- \* Con nota in data 28/01/2014 prot. 1219, il Ministero Dei Trasporti, Provveditorato Interregionale alla OOPP Lazio-Abruzzo-Sardegna, comunicava che l'iniziativa era compatibile con la normativa esistente
- \* Con nota in data 28/01/2014 prot. 425, il Servizio Tutela Valutazione Del Paesaggio e Valutazioni Ambientali della Regione Abruzzo comunicava che il progetto sarebbe stato soggetto a Verifica ai sensi del DLgs 152/06 allegato IV° punto 8 lettera g).
- \* Con nota in data 06/02/2014 prot. 596, la Direzione Affari Della Presidenza, Politiche Legislative e Comunitarie, Programmazione Territorio, Parchi, Ambiente ed Energia della Regione Abruzzo comunicava che l'intervento doveva essere soggetto a Procedimento di Verifica di Assoggettabilità alla VIA e doveva essere richiesta l'Autorizzazione Ambientale ai sensi dell'art. 146 del DLgs 42/2004
- \* Con Deliberazione n° 31 del 28/02/2014 la Giunta Comunale di Ortona esprimeva Manifestazione Di Interesse nei confronti dell'iniziativa e dava mandato agli organi tecnici interni di procedere di conseguenza

In data 12/05/2014 la TOSTO srl e la Walter Tosto SpA (controllata dalla TOSTO srl) costituivano una società specifica denominata SEASTOCK srl, con il compito di portare avanti l'iniziativa.

- \* Tra il 06/06 ed il 09/06 la SEASTOCK srl consegnava i progetti a tutti gli Enti interessati
- \* Con nota in data 25/06/2014 prot. 12469, il MISE convocava la Conferenza Dei Servizi per il giorno 10/07/2014
- \* Con nota in data 27/06/2014 prot. 5633, la Direzione Regionale dei VVF comunicava i nominativi degli Ufficiali designati a relazionare al CTR Abruzzo
- \* In data 30/06/2014 il progetto è stato sottoposto anche all'esame dell'ARTA Abruzzo
- \* In data 02/07/2014 il progetto è stato sottoposto anche all'esame della Direzione Centrale Prevenzione e Sicurezza Tecnica - Area Rischi Industriali - dei VVF.
- \* Con nota in data 08/07/2014 prot. 7224, il Ministero Dei Trasporti, Direzione Generale dei Porti, sollecitava l'inoltro del modello D1 per la richiesta di concessione demaniale
- \* In data 09/07/2014 la SEASTOCK srl presentava il modello D1 presso la Capitaneria di Porto di Ortona
- \* Con nata del 09/07/2014 prot. 78276, L'Agenzia Delle Dogane - Direzione Centrale Legislazione e Procedure Accise chiedeva chiarimenti
- \* Con nota del 09/07/2014 prot. 5977, La Direzione Regionale dei VVF. comunicava di aver avviato l'istruttoria e di aver demandato l'esame del progetto ad un gruppo di lavoro
- \* Con nota del 10/07/2014 prot. 24508 L'Amministrazione Provinciale di Chieti, Settore 5, esprimeva parere favorevole al rilascio dell'autorizzazione.



\* In data 10/07/2014 si teneva la prevista Conferenza Dei Servizi presso il MISE alla quale hanno partecipato gli Enti ed i Soggetti indicati sulla nota prot. 13594 in pari data che aveva allegato anche il verbale di conferenza ed i pareri nel frattempo pervenuti.

\* In data 22/07/2014 iniziava la pubblicazione dell'avviso del progetto, ai fini della Verifica Di Assoggettabilità a VIA, all'Albo Pretorio On Line del Comune di Ortona

\* In data 23/07/2014 iniziava la pubblicazione del progetto, ai fini della Verifica Di Assoggettabilità a VIA, sul sito della Regione Abruzzo - Sportello Regionale Ambiente.

\* In data 23 Luglio 2014 l'avviso di pubblicazione del progetto veniva pubblicato anche sul Bura Ordinario n. 29.

\* In data 21/07/2014 scadeva il termine per la presentazione delle Osservazioni e non è pervenuta alcuna osservazione

### **Stato Vincolistico e non**

AIA no; VINCA no; BBAA si; Area Protetta no; Vincolo paesaggistico si.

### **Parte Tecnica**

Il progetto della società SEASTOCK SRL prevede la costruzione e l'esercizio di un impianto costiero di ricezione, stoccaggio e travaso GPL, da ubicarsi sull'area portuale di Ortona (CH), in una zona omogenea del PRG attualmente destinata a "porto commerciale industriale – zona F2", secondo il vigente PRG del Comune di Ortona del 1994. Tale zona è inoltre soggetta ad una pianificazione specifica di settore rappresentata dal PRP (piano regolatore portuale) del 1969 e tuttora vigente. L'intervento risulta conforme a livello urbanistico in virtù del TITOLO III – art. 3.2.1. del DM 13/10/1994, per il quale i depositi di gpl devono essere ubicati in aree destinate a zona industriale o assimilata o in aree agricole.

L'impianto sarà costituito da:

1. stoccaggio complessivo di 25000 mc di GPL in serbatoi tumulati;
2. pontile di scarico navi gasiere in aderenza alla diga foranea NORD;
3. pipeline di collegamento tra banchina e deposito

L'impianto ricade nel campo di applicazione dell'art. 20 del d. lgs. n. 152 del 2006, precisamente al All IV), punto 8) lettera g).

Il progetto, inoltre, è sottoposto al controllo dei vigili del fuoco ai sensi del DPR n. 151/2011 e s.m.i. nell'attività individuata come 4.7.C, inoltre, in relazione alle quantità di gas infiammabile (GPL) complessivamente detenuto superiore ai limiti di cui all'allegato I – parte 1 – colonna 3 del d. lgs. n. 334/99 (Seveso), rientra nelle attività a rischio di incidente rilevante soggette all'applicazione dell'art. 8 del d. lgs. n. 334/99 e s.m.i. Si precisa che tale procedimento per il quale è stato richiesto il Nulla Osta di Fattibilità alla Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco di cui agli artt. 9 e 21 comma 3 del d. lgs. n. 334/99 è totalmente disgiunto dal procedimento di verifica di assoggettabilità. Per quanto riguarda la direzione regionale dei vigili del fuoco, sarà il Comitato Tecnico Regionale Abruzzo di cui all'art. 21 comma 1 del d. lgs. n. 334/99 ad esprimere il parere di merito in relazione all'attività soggetta a rischio di incidente rilevante.

Le coordinate geografiche riferite al baricentro dell'impianto sono:

- latitudine 41°21'18";
- longitudine 14°25'07";

La posizione dell'impianto è ben rappresentata in un intorno di 1000 metri attraverso gli elaborati grafici allegati al progetto, in cui sono evidenziate le zone ad alta densità di popolazione o eventuali elementi sensibili.

L'area in cui sorgerà l'impianto è di proprietà del Demanio Pubblico dello Stato – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed ha una superficie pari a circa 21000 mq.

Il suolo dell'area di impianto è stato richiesto in concessione dalla società SEASTOCK SRL alla Capitaneria di Porto di Ortona (CH).



### **Descrizione dell'impianto**

L'impianto è costituito da:

1. Area scarico nave: vi sarà un approdo su pontile per le navi gasiere, dotato di infrastrutture ed impianti di emergenza, quali antincendio, TVCC, ecc.; dal pontile partirà la pipeline che consentirà la distribuzione del GPL dalle navi all'impianto di terra, adagiata su struttura metallica di sostegno disposta in allineamento con diga foranea lato nord;
2. Area stoccaggio a terra: avrà impianti e manufatti tali da consentire lo stoccaggio del GPL scaricato dalle navi gasiere ed il suo successivo caricamento in autocisterne (ATB) e ferro-cisterne (FC) per la distribuzione finale sul mercato nazionale. In modo particolare l'impianto di terra è caratterizzato dagli impianti di protezione attiva antincendio, le utilities (aria compressa, corrente elettrica, generazione elettrica di emergenza, acqua ad uso incendio e potabile), lo stoccaggio realizzato tramite serbatoi tumulati, unità pompe e compressori per il trasferimento di GPL, Unità di travaso per il caricamento di ferro-cisterne e autocisterne.

### **Esercizio dell'Impianto**

1. Le navi gasiere una volta ottenuto il consenso dalla Capitaneria di Porto di Ortona, svolgeranno in sicurezza le operazioni di scarico GPL e della nave. La manichetta della tubazione di collegamento nave - impianto di terra è dotata sia di valvola manuale che flangia cieca, pertanto a fine operazione di scarico GPL, saranno ripristinate, attraverso la chiusura della tubazione tramite i suddetti dispositivi, le condizioni di sicurezza originarie; la nave in fase di disonaggio sarà sempre assistita dal rimorchiatore.
2. Le attività di carico delle ATB e delle FC saranno rispettivamente effettuate:
  - procedure di check in un' area esterna all'area operativa;
  - parcheggio in area di sosta temporanea (in attesa di travaso);
  - travaso di GPL tramite bracci di carico posti nel punto di travaso;
  - il travaso avviene tramite pompe;
  - il carico è automatico e si interrompe al raggiungimento del valore pre impostato grazie alla pesa posizionata sul punto di travaso.

### **Odorizzazione e Colorazione**

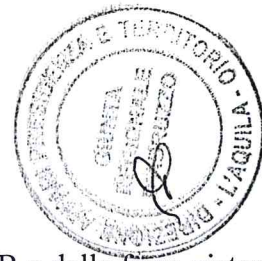
L'odorizzazione è resa obbligatoria dalla legge n. 1083/71 al fine di rendere individuabile eventuali perdite a concentrazioni già inferiori al limite inferiore di esplosività; deve essere realizzata secondo la norma UNI CIG 7133 per il GPL ad uso domestico e secondo la UNI EN 589 per il GPL ad uso combustibile per autotrazione.

L'impianto è dotato quindi di unità di odorizzazione in linea all'ingresso del GPL ai serbatoi di stoccaggio. Il sistema di odorizzazione sarà operativo per 330 giorni all'anno 24 h/giorno ad una portata di 1000 mc/h di GPL a 20 °C e 12 bar, ed è costituito da serbatoio contenente la sostanza chimica odorizzante, pompe dosatrici a membrana idraulica ed elettronica di controllo e comando.

Il GPL potrà essere destinato ad autotrazione o ad uso domestico a seconda delle richieste di mercato; in tal caso a seconda delle diverse finalità il sistema di odorizzazione, ubicato sul pontile di scarico ed in linea con le tubazioni del travaso consentirà di iniettare una determinata quantità di adulterante per GPL direttamente durante la fase di carico delle ATB, così come dettato dalla Agenzia delle Dogane.

Per i convogli delle ferro-cisterne, costituite da un massimo di 12 FC da 60 t/cadauna si procederà al carico tramite il rispetto di un'apposita procedura di sicurezza e protocollo prestabilito al fine di ridurre al minimo il tempo di sosta delle ferro-cisterne; dettata ogni volta che arriva una nave dalla Capitaneria di Porto. I vagoni possono procedere a gruppi di 4 al punto di travaso costituito da 4 punti di connessione, pertanto le operazioni di carico si svolgeranno in simultanea per 4 ferro-cisterne;

- il travaso avviene tramite pompe;
- il carico è automatico e si interrompe al raggiungimento del valore pre impostato grazie alla



misura della quantità di GPL effettuata sul punto di travaso;

E' inoltre, possibile effettuare il processo inverso di scarico delle ATB e delle ferro-cisterne, tramite l'utilizzo dei compressori dell'impianto che, comprimendo la fase gassosa all'interno dei contenitori, consentono lo spostamento della fase liquida dalle ATB/ferro-cisterne ai serbatoi di stoccaggio dell'impianto. In fase successiva i compressori aspireranno fase vapore all'interno delle ATB e delle ferro-cisterne al fine di consentire la vaporizzazione della fase liquida residua.

### Tracciato Ferroviario

Il tracciato ferroviario è costituito da 4 binari di cui 3 tronchi:

- BINARIO A: di lunghezza pari a 98 metri, e dedicato alla manovra delle FC che transitano in esso senza sostare;
- BINARIO B: di lunghezza pari a 166 metri, innestato sul binario A è dedicato alla sosta delle FC vuote in attesa di essere riempite;
- BINARIO C: di lunghezza pari a 158 metri, innestato sul binario A è dedicato alla sosta delle FC piene;

- BINARIO D: di lunghezza pari a 154 metri, innestato al binario A è dedicato al carico delle FC;

Il tracciato ferroviario è completamente a raso, dotato di scambi e di paraurti ad assorbimento dinamico in grado di proteggere l'impianto da eventuali errori di manovra.

Il GPL è una miscela commerciale di propano e butano, di particolare interesse per l'impianto sono le seguenti tipologie:

- Miscela A (butano commerciale C<sub>4</sub>H<sub>10</sub>): tensione di vapore a 70 °C non superiore a 10,79 bar e densità a 50 °C non inferiore a 0,525;
- Miscela C (propano commerciale C<sub>3</sub>I-18): tensione di vapore a 70 °C non superiore a 30,4 bar e densità a 50 °C non inferiore a 0,440.

Il GPL inoltre è un combustibile facilmente reperibile, a basso impatto ambientale e con un'elevata resa energetica e calorifica. Esso è estremamente infiammabile, ma non è tossico né per l'uomo né per l'ambiente.

Il GPL è considerato in genere come una fonte energetica tra le più pulite, poiché non inquina il suolo, l'acqua e le falde acquifere. Grazie a un basso contenuto di zolfo e a una combustione completa, con modeste quantità di residui, contribuisce a ridurre l'impatto ambientale determinato dall'inquinamento derivante dalla sua combustione, favorendo una migliore qualità dell'aria e una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra.

Si riporta una tabella con evidenza del grado di riempimento ammesso ai sensi del DM 13/10/1994

Prodotto	Tabella 2 -Grado di riempimento ammesso al DM 13/10/1994 kg/mc	
	serbatoi tumulati	serbatoi fuori terra e recipienti mobili
Propano	460	420
Propilene	470	430
Butano	550	510
Isobutano	530	490
Butilene	560	520
Isobutilene	560	520
Miscela A	540	500
Miscela A0	510	470
Miscela A1	500	460
Miscela B	470	430
Miscela C	460	420



In commercio il GPL si presenta come miscela di idrocarburi non completamente puri, in quanto a seconda del ciclo di lavorazione della raffineria di provenienza può presentare un certo numero di impurità.

L'impianto di Ortona potrà ricevere la seguente quantità di GPL riportata nella successiva tabella.

Tabella 1 - QUANTITÀ MASSIMA DI GPL PRESENTE IN IMPIANTO		
	Peso (ton)	Volume (mc)
Serbatoi S1 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S2 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S3 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S4 (ricoperto)	2.700	5.000
Serbatoi S5 (ricoperto)	2.700	5.000
<b>TOTALE</b>	<b>13.500</b>	<b>25.000</b>

In realtà i quantitativi effettivi stoccati all'interno dell'impianto terranno conto del grado di riempimento massimo possibile (riportato nella precedente tabella) in relazione alla tipologia di miscela di GPL acquistata.

L'impianto è situato in zona sismica 3, ai sensi della OPCM 3519/06, in quanto presenta un'accelerazione di picco al suolo compresa nell'intervallo  $0,075 < a_g < 0,100$  con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni.

La densità annua di fulmini a terra per chilometro quadrato, in relazione alla norma CEI 81-3, nel Comune di Ortona è  $N_t = 2,5$  fulmini/kmq anno. Nonostante questo valore di densità tutti i locali che ospitano gli elementi pericolosi dell'impianto e gli impianti di protezione (travaso, compressori, pompe, sala pompe antincendio, ecc.) saranno protetti dagli effetti di scariche atmosferiche tramite struttura a gabbia di Faraday.

Gli eventi relativi al moto ondoso caratteristico della zona sono stati ampiamente esaminati nei precedenti studi sviluppati nell'ambito del "Nuovo Piano Regolatore Portuale - PRP 2010" redatto per il porto di Ortona (CH). I dati esaminati sono compatibili con i flussi delle navi gasiere in arrivo per lo scarico di GPL nell'impianto, che ammontano a 1 (una) nave/mese da 10.000 tonnellate di GPL nel periodo invernale; una nave mese da 5000 t/a di GPL nel periodo estivo con flusso legato all'andamento del mercato. Si può ipotizzare anche una nave/mese per i periodi invernali e/o con flusso maggiore autotrattivo (autoveicoli a propulsione GPL).

Per quanto riguarda i serbatoi di accumulo GPL essi sono tumulati con circa 80 cm di terra nel punto di tangenza e dotati di protezione catodica e risultano a distanze da entità interne ed esterne nel rispetto della norma, così come riportato dalle tavole allegate di progetto.

Su questo è stato costituito un Comitato Tecnico Regionale (CTR) formato da VV.FF sia per la valutazione dei rischi e del rispetto della Direttiva Seveso, di cui già accennato.

#### **Cartografia allegata**

TAV 1 Cartografia generale (6); TAV 2 Area impianto; TAV 3 prospetti; TAV 4 distanze sicurezza (3); TAV 5 segnaletica di sicurezza etc; TAV 6 Impianti di sicurezza e sistema raccolta acque; TAV 7 Impianti TVCC e rilevazione gas; TAV 8 Impianti antincendi; TAV 9 Schema impianti antincendi; TAV 10 tavola tecnica di impianti GPL Deposito- Pontile di scarico etc; TAV 11 Schemi di flusso impianto GPL.

Osservazioni pervenute

Non risultano pervenute osservazioni



Per cronaca si riportano 2 osservazioni pervenute, via pec, comunque fuori termine da parte del WWF Sezione Regionale Abruzzo con sede in Viale D'Annunzio, 68 65127 Pescara; riportanti n.s n° protocolli 4757/BNVIA e 4761/BNVIA del 06.11.2014 sono praticamente uguali.

In queste osservazioni si evidenzia che 1) Sono stati impossibilitati ad aprire i file, in quanto troppo pesanti ? 2) fanno presente anche che il porto pur essendo industriale –commerciale è a ridosso del centro abitato e che Via Cervana, in estate è trafficata da turisti che vanno al mare al Lido Saraceni; 3) Effetto cumulo con i progetti presenti in zona, Petkoke e altri; 4) La costa adriatica è una costa a rischio tsunami. 5) Manca la valutazione del rischio stradale per mezzi che trasportano il GPL, quindi mezzi pericolosi per incendi e scoppi. La strada che collega l'autostrada al porto è ad una sola carreggiata con due sensi di marcia, quindi potrebbero essere complicati i soccorsi in caso di incidenti gravi alle autobotti. 6) sulle navi gasiere, sia nello studio preliminare che nel progetto mancano i dettagli sulla tipologia e sulle caratteristiche per valutare impatti e rischi nel trasporto e nelle fasi di attracco e trasferimento del GPL.

**Pertanto chiedono che il progetto venga sottoposto alla procedura di VIA.**

**Si ricorda che tali osservazioni sono pervenute fuori termine, in quanto il termine di scadenza era il 06.09.2014**

Dr Domenico Scoccia

