
**Provision of Advisory Services for the Preliminary Marine Route
Survey, Permitting Procedures, FEED and EPC Tender Review for
the Italy-Malta Gas Pipeline Interconnection**

**PUBLIC CONSULTATION REPORT
as stipulated in Article 9(4) of the TEN-E Regulation
347/2013**



Co-financed by the European Union
Connecting Europe Facility

Action No. 5.19-0006-ITMT-S-M-17 " Studies for Malta-Italy Gas Interconnection: ESIA, marine survey, FEED, EPC tender preparation & financial engineering"
is co-financed by the European Union's Connecting Europe Facility

The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.



MINISTRY FOR ENERGY
AND WATER MANAGEMENT
WSC, QORMI ROAD, LUQA, MALTA

Author **Ing. Pier Maria Bruzzo**

Date **28th May 2018**

Confidential Restricted Internal Public

1. Executive Summary

The public consultation process considered two different modes of presenting the project and seeking feedback:

- 1) Online publication of the Non-technical Project Summary Report on the Maltese Government portal with a page dedicated to collecting feedback from organizations and individuals;
- 2) Public presentations in the areas possibly impacted by the project, in order to involve Local Authorities, organizations, and citizens in a public consultation exercise, aimed at building awareness of the project and collecting preliminary feedback and observations, to be then considered within the development of the design and permitting process. The following four public presentations were organized:
 - 10th of April 2018 in Marsaxlokk (Malta);
 - 17th of April 2018 in Gela, Sicily (Italy);
 - 18th of April 2018 in Palermo, Sicily (Italy);
 - 19th of April 2018 in Rome (Italy);

The consultation closed on Sunday 20th May 2018. All the consultation documents pursuant to Annex VI of the TEN-E Regulation which included the concept for public participation, the project information leaflet, non-technical summary and scoping documents were made available online on the Energy & Water Agency website. The consultation was also advertised on the websites of the Environmental Resources Authority, Planning Authority's website and the official Maltese Government Public Consultation website; the Italian Ministry of Economic Development (MISE) website, the Italian Ministry for the Environment and Sea (MATTM) and the Italian Government Public Consultation website.

Notices informing the general public of the public consultation were also set up on the Marsaxlokk and Birzebbuga Local Council notice boards and at the Gela Local Council and entrance to churches located in Gela. In addition, the public consultation process was also advertised on Maltese newspapers; Sicily Regional and Italian national newspapers; and the Agency's and Ministry's social media pages. Feedback in written form was obtained through electronic mail, while verbal feedback was registered during the four public consultation meeting. No feedback was received by post.

In total, three written responses (two from Italy and one from Malta) were received via e-mail and a number of comments registered during the public consultation hearings in Delimara, Gela, and Rome. Two of the written comments were received from private individuals, while the third was registered from the Club Sicilia Malta.

The next sections of this document, reports the observations received via e-mail and the responses provided by E&WA. The transcriptions of the comments/observations made during the public presentations are also being listed, together with the related responses provided during the same events.

Observations and related responses are herein reported in their original languages.

2. Introduction

In line with the conclusions of the European Council of the 4 February 2011, where the Council noted that “No EU Member State should remain isolated from the European gas and electricity networks after 2015 or see its energy security jeopardized by lack of the appropriate connections”; the October 2014 European Council Conclusions where Malta is specifically mentioned as requiring special attention in the context of PCI implementation; the March 2015 European Council conclusions where the Council called for the acceleration of infrastructure projects, ‘including interconnections in particular to peripheral regions’ and the Framework Strategy for a Resilient Energy Union with a Forward-Looking Climate Policy’, which calls for the end of energy islands from the main electricity and gas networks, the Government of Malta intends to implement a connection to the trans-European Natural Gas Network to end Malta’s isolation. The latter will be achieved by connecting Malta via a gas pipeline from Delimara (Malta) to Gela (Sicily) Italy, intended for the importation of gas from the Italian gas network to meet Malta’s future gas demand initially for power generation. The Project has been selected as a Project of Common Interest by the European Union.

The proposed gas pipeline will have a supply capacity of 232,000Sm³/hr and a diameter of 22 inch with a total length of 159 km. The offshore subsea pipeline is estimated to be 151 km long and the length of the onshore section between the Gela terminal station and the shoreline in Sicily shall be approximately 7.1km. A 0.7km length of pipeline is planned to cross the Delimara peninsula through a trenchless method from the Malta landfall to the Delimara Terminal Station.

The pre-application permitting procedure has been launched in both Malta and Italy in November 2017. A public consultation was launched on Friday 30th March 2018 by the Project Promoter as part of the permitting procedure for the Malta-Italy gas pipeline interconnection Project of Common Interest 5.19 pursuant to Article 9(4) of the TEN-E Regulation. The purpose for the public consultation was to take into consideration the public’s views through appropriate public participation during the pre-application procedure and before the submission of the final and complete application file to the Planning Authority, as Malta’s Competent Authority, pursuant to Article 10 (1)(a) of the same regulation.

The main objectives of the public consultation included the dissemination of information to the public in a transparent and non-technical manner, providing updates of the status of the project. Through the public consultation, the contact details of the Project Promoter were provided, together with the project of information through the full set of application documents. The Project Promoter also welcomed comments and objections that were conveyed during the public consultation period. Furthermore, a brief description of the project, including predicted timelines, alternative routes considered throughout the basic design process, envisaged project impacts and any planned mitigation measures, were also provided.

This consultation sought views on:

- The identification of the most suitable location and the relevant issues to be addressed in the application file from an early stage.
- The impacts that the project will incur, especially upon protected and archaeological areas.
- The mitigation measures being proposed to counteract the impacts being envisaged.
- The preliminary timelines being proposed for the permitting procedure and for the overall project timeline.

3. Public Project Presentation in Malta

Marsaxlokk – 10th April 2018		
Item	Question/Comment	Reply
1	<p>by: Ing. Samuel Sammut, - Electrogas representative</p> <p>It has been mentioned that the landing point in Marsaxlokk is located near the existing re-gasification plant. Since at present there is no public road to access that area, how will this area be accessed during construction and operation of the terminal? Has it been considered in the design?</p>	<p>by: Ing. Alexandra Meli (Senior Project Manager -E&WA)</p> <p>The preliminary design of the terminal station did not cover this detail. However, this is a well-known issue to be further investigated and resolved during the Detailed Design (FEED). The matter is being discussed also with Enemalta as the owner of the whole Delimara Site. The terminal station will obviously require access. Some site surveys have already been undertaken, which will be used in considering the establishment of such an access.</p>
2	<p>by: A Local Citizen</p> <p>What is the advantage of this project for Malta and Marsaxlokk?</p> <p>a) Will the pipeline provide also gas for local distribution and supply to householders?</p>	<p>by: Mr. Daniel Azzopardi (CEO - E&WA)</p> <p>a) The Italy-Malta gas pipeline is mainly aimed to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Supply natural gas as alternate source to the existing FSU; therefore, when the pipeline will be commissioned the vessel may be decommissioned and leave Marsaxlokk Port. • Ensure the continuity of the gas supply and empower the gas sourcing in Malta, enabling also future development of the market. <p>b) At present, the project aims at electricity generation by providing natural gas to the existing Power Plant in Malta. However, it has been designed to be able to consider other uses, by accommodating additional flowrate, in case of increase of the gas demand in Malta, as driven by the local market.</p>
3	<p>by: Janina Laurent from Birdlife Malta</p> <p>a) The project has been mentioned as being “environmentally sensitive” but it is noted that at the Delimara landing the pipeline passes through a marine protected area. How has this interference been considered?</p>	<p>by: Mr. Adrian Mallia (E&WA Environmental & Permitting Consultant)</p> <p>a) At Delimara shore approach the pipeline is routed across a marine protected area; however, this is a Specially Protected Area established for the presence of avifauna. Therefore, since the pipeline will be placed on the seabed, there is no actual impact on the protected avifauna after the pipeline’s</p>

	<p>b) Benefits on the landscape have been mentioned, could it be further explained?</p> <p>c) About the onshore site ecological importance, compensation for eventually destroyed habitats. What kind of compensation is envisaged?</p>	<p>placement. The only impact may occur during pipeline installation and this will be assessed by the EIA, determining the possible temporary impact due to the presence of the pipe-laying vessel. It is further remarked that the presence of the pipeline will cause no permanent impact, similarly to the electrical interconnector which also passes through protected areas. In fact, the establishment of marine protected areas does not disallow the construction of this kind of infrastructure but obviously requires assessment of the possible impact during construction activities (e.g. dredging or trenching for a subsea pipeline), and also during normal operation and planned maintenance. Therefore, all the possible ecological and biodiversity issues will be considered by the EIA Consultants as part of the EIA process, including interaction with avifauna and <i>Posidonia</i> meadows. In fact, the current routing, although crossing a SPA, was actually selected because it minimizes the probability of interfering with <i>Posidonia</i> meadows and simultaneously providing for the required technical feasibility. The route selection will also be reviewed during detailed design and modified, if required to mitigate the environmental impact.</p> <p><u>by: Ing. Alexandra Meli (Senior Project Manager - E&WA)</u></p> <p>b) The comment on landscape was mainly referring to the visual impact. In fact, once the pipeline will be fully operating, the Floating Storage Unit (FSU) will be decommissioned and removed from the port of Marsaxlokk, reducing the current visual impact on the Marsaxlokk landscape.</p> <p><u>by: Mr. Adrian Mallia (E&WA Environmental & Permitting Consultant)</u></p> <p>c) It is further specified that the Malta shore approach is planned to be executed by Horizontal Directional Drilling (HDD) from an offshore entry point to an onshore exit point inside the Delimara terminal, avoiding any actual interference with the surface. For this reason, no impact is expected on the onshore habitats. Eventual compensation was mentioned with reference mainly to the</p>
--	---	---

		<p>Sicilian coast, where the Preliminary Impact Assessment identified possible impacts and the related mitigation measures. As already said, no actual impact is expected on the onshore habitats in Malta; there may be instead some impact on the seabed, which will be assessed in the EIA.</p>
4	<p>By: Mr. Navarro – Marsaxlokk citizen</p> <p>The marine area where the pipeline will be entering Delimara experiences a lot of navigation. Will there be any exclusion zones?</p>	<p>By: Capt. Fritz Farrugia, Transport Malta</p> <p>In the zone being mentioned there are areas of sensitivity, such as bunkering zones, waiting areas, etc. Based on the route and the mitigation measures included, TM does not foresee problems. Since the pipeline will not be entering the port, there should not be any problems with navigation safety in this sense. There might, however, be restricted areas during the laying of that part of the pipeline,</p>
5	<p>By: Mr. Navarro – Marsaxlokk resident</p> <p>So the pipeline route is not close to bunkering areas?</p>	<p>By: Capt. Fritz Farrugia, Transport Malta</p> <p>During the laying of the pipeline there might be some restrictions in certain areas for certain periods of time.</p>
6	<p>By: A Local Citizen</p> <p>What are the dangers to us if there is damage to the pipeline due to earthquakes or impacts of sabotage?</p>	<p>by: Ing. Alexandra Meli (Senior Project Manager - E&WA)</p> <p>The pipeline will have automatic shut-down valves, so if there is any sudden loss of pressure, the control system of the pipeline itself will shut-down the gas at the Sicilian and Maltese sites. Furthermore, the terminal station can be closed and the gas vented through a flameless combustion chamber.</p> <p>All these risks will be studied through the EIA and all necessary mitigation measures will be taken.</p>
7	<p>By: A Local Citizen</p> <p>Will there be a possibility for Marsaxlokk residents to be compensated through reduced energy bills?</p>	<p>By: Mr. Johann Buttigieg, Chairman Planning Authority</p> <p>Explained that as for previous projects, planning gain funds were made available to the local council for projects in the locality to compensate for impacts.</p>

4. Public Project Presentation in Italy

4.1 - Gela (CL) – 17th April 2018		
Item	Question/Comment	Reply
1	<p>by: <u>Sig. Francesco Città – Associazione Culturale “Gli Amici di Antifemo ed Entimo”</u></p> <p>a) L’obiettivo principale dell’Associazione “gli Amici di Antifemo ed Entimo” è la valorizzazione del patrimonio archeologico e culturale. Pertanto, al momento dell’invito ricevuto alla presentazione del progetto del gasdotto Italia-Malta, l’Associazione si è posta il problema di garantire la salvaguardia del patrimonio archeologico, di cui tutte le coste siciliane sono disseminate, come confermano i recenti ritrovamenti di relitti proprio presso Gela. Pertanto, notata in effetti l’attenzione del progetto nei confronti di vincoli archeologici, si raccomanda che tali attenzioni vengano messe in pratica e non rimangano mere intenzioni, dato che il patrimonio culturale è una preziosa risorsa economica per il territorio Gelese.</p> <p>b) In riferimento a quanto detto in passato ai cittadini di Gela riguardo a eventuali sbocchi futuri dell’area petrolifera verso il fornire gas alle navi in transito nel mediterraneo (LNG bunkering), si nota che, sebbene il primo fine del metanodotto sia quello di portare gas alla centrale elettrica di Malta, potrebbe in futuro portare anche al rifornimento di gas alle navi, sottraendo tale possibilità proprio a Gela.</p>	<p>by: <u>Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant)</u></p> <p>a) Si conferma che prima della stesura del progetto definitivo verrà eseguito uno studio archeologico preliminare e che sono già stati presi contatti con la Soprintendenza del Mare ed altre Autorità Siciliane competenti dal punto di vista ambientale e dei permessi, che hanno espresso l’intenzione di partecipare attivamente alle indagini e rilievi, fornendo indicazioni metodologiche specifiche e supervisionando lo svolgimento delle indagini stesse che verranno appaltate a breve.</p> <p>b) Per quanto riguarda i fini commerciali del metanodotto, si ribadisce che il fine primo è quello di fornire gas alla centrale elettrica di Delimara. Eventuali sviluppi del progetto non riguardano al momento il rifornire le navi di gas, quanto di permettere la bidirezionalità del flusso, permettendo di inviare gas in Italia, qualora un nuovo rigassificatore venga costruito a Malta (per ora solo un’ipotesi), in sostituzione dell’esistente a Marsaxlokk, che verrà dismesso quando il metanodotto sarà in esercizio.</p> <p>by: <u>On. Ambasciatore Vanessa Frazier</u></p> <p>a) Confermando l’attenzione del Progetto e la sensibilità del Governo Maltese alle problematiche relative alla salvaguardia dei beni culturali, anche in funzione del gemellaggio tra le due nazioni, si fa notare come il nuovo gasdotto, nel tratto di approdo a Gela, sarà in parallelismo con l’analogo Greenstream, fatto che aumenta il livello di informazioni disponibili sul sito e diminuisce il rischio reale di ritrovamenti.</p>

		<p>b) Per quanto riguarda i fini commerciali del metanodotto, si ribadisce che il fine primario è quello di fornire gas alla centrale elettrica di Delimara, permettendo di sostituire l'FSU esistente.</p>
<p>2</p>	<p>by: <u>Avv. Gallo (Commisario Liquidatore Consorzio ASI di Gela)</u></p> <p>Con riferimento alla precedente osservazione sulle finalità del metanodotto Italia-Malta e alla criticità della situazione economica della città di Gela, in fase de-industrializzazione e di dismissione delle infrastrutture produttive esistenti, si rimarca il fatto che nel recente passato l'LNG bunkering è stato proposto come una delle dei poche possibilità di rilancio della zona occupata dalla raffineria di Gela, prospettando la realizzazione di un impianto di liquefazione, destinato ad alimentare il trasporto su gomma per buona parte del mezzogiorno d'Italia. Si ribadisce pertanto la preoccupazione che il nuovo gasdotto non solo faccia tramontare quell'unica ipotesi di sviluppo per Gela, ma porti anche Malta, dotata di un porto efficiente e con dazi doganali ridotti, ad assumere un ruolo principe nel LNG bunkering nel mediterraneo centrale, diventando un diretto concorrente di qualsiasi altro porto Siciliano, cosa che sembrerebbe suffragata anche dalle capacità di trasporto della nuova pipeline, molto superiore al fabbisogno della piccola centrale elettrica di Malta.</p>	<p>by: <u>On. Ambasciatore Vanessa Frazier</u></p> <p>Comprendendo le perplessità relative alle opportunità di bunkering per Malta che verrebbero aperte dalla nuova pipeline, si ribadisce che la centrale di Delimara è di primaria importanza per l'approvvigionamento elettrico dell'Isola e che il progetto ha l'unica finalità di garantire a tale centrale la fornitura di gas. Si fa notare inoltre che anche l'attuale FSU darebbe a Malta la possibilità di entrare nel mercato del bunkering ma non è questa la finalità di tale impianto.</p> <p>In aggiunta a ciò, si ribadisce che il Governo di Malta auspica la collaborazione della città di Gela e che non ha l'intenzione di entrare in competizione con essa o qualsiasi altra città italiana. Si auspica inoltre che la nuova pipeline dia nuove opportunità lavorative ad imprenditori ed investitori del territorio di Gela.</p> <p>by: <u>Sindaco di Gela</u></p> <p>Riguardo all'opportunità di realizzare un liquefattore nell'area di Gela, si è recentemente riaperto un tavolo di discussione col MISE per verificarne la rispondenza con l'attuale politica energetica Italiana. La discussione è in corso e comunque Gela è uno dei siti più favorevoli per un impianto di questo tipo sul territorio nazionale.</p> <p>by: <u>Simone Siciliano – Vice-Sindaco di Gela</u></p> <p>In merito alla discussione sollevata riguardo ad un possibile liquefattore a Gela, si segnala che ENI ha già ipotizzato la sua realizzazione per lo sviluppo dell'area industriale. Si fa inoltre notare che la finalità di un Small Scale LNG Plant, come quelli annunciati da parte di ENI nei porti di Gela e Genova, è finalizzato ad alimentare il trasporto terrestre su gomma, risultando vantaggioso rispetto al gasolio, mentre il gasolio rimane al momento il carburante più vantaggioso per il trasporto marittimo per via delle basse accise.</p> <p>Inoltre, nella discussione con il Governo Maltese sull'opportunità del gasdotto, è emerso che la</p>

		<p>sicurezza dell'approvvigionamento di gas è la priorità di Malta e che la concorrenza sulla fornitura di LNG alle navi sia fuori discussione, anche perché sarebbe già possibile oggi con l'FSU sita nel porto di Marsaxlokk.. Si ribadisce pertanto che non si vede un reale rischio di concorrenza tra Gela e Malta sulla fornitura di LNG e che il tavolo di discussione con il MISE e tutte le associazioni di categoria è stato recentemente riaperto, in attesa della decisione finale della Regione. Nel contempo l'amministrazione Comunale ha partecipato alla consultazione pubblica per l'aggiornamento della Strategia Energetica Nazionale, proponendo che Gela possa divenire un punto di fornitura dell'area SECA. (combustibilimarinari a bassa emissione di Zolfo)</p> <p>by: Mr. Daniel Azzopardi (E&WA – Amministratore Delegato)</p> <p>Come discusso nella presentazione, il progetto risponde al requisito EU che tutti i paesi membri periferici siano connessi alle reti energetiche dell'Unione, fine per il quale è stato costituito il programma di co-funding CEF (Connecting Europe Facility). In effetti, dal punto di vista strettamente commerciale, il progetto del gasdotto Gela-Malta non sarebbe economicamente "fattibile", se non finanziato da EU. Infatti, i previsti quasi 400 MM Euro previsti per la realizzazione del progetto non sarebbero finanziabili dal Governo Maltese. Il finanziamento europeo cadrebbe invece se il progetto fosse economicamente fattibile e pertanto il gasdotto non potrà essere utilizzato a fini commerciali.</p>
<p>3</p>	<p>by: Dott. Fasulo</p> <p>Si chiede di sapere quale possa essere in effetti il vantaggio per Gela del gasdotto verso Malta, anche in funzione del fatto che per il 2020 le numerose navi in transito giornalmente nel Canale di Sicilia potrebbero utilizzare gas naturale liquido (LNG) come carburante, che potrebbe essere fornito da Malta proprio grazie al gas naturale portato dal metanodotto.</p> <p>a) Si chiede inoltre se ci sia un protocollo tra Italia e Malta che possa regolare un'eventuale concorrenza o che possa</p>	<p>by: Sindaco di Gela</p> <p>Come già discusso in precedenza, il progetto risponde al requisito EU che tutti i Paesi membri siano connessi alle reti energetiche dell'Unione, sia elettriche sia di trasporto gas. Dal punto di vista elettrico, un elettrodotto tra Marina di Ragusa e Malta è stato recentemente installato; manca invece la tubazione di trasporto gas, oggi ancor più necessaria per la recente conversione della centrale di Delimara da diesel a gas naturale, per ridurre l'impatto ambientale, secondo le direttive Europee. Attualmente il gas viene fornito alla centrale da un rigassificatore che utilizza LNG stoccato in un deposito galleggiante sito nel porto di Marsaxlokk.</p>

	<p>portare vantaggi concreti alla comunità Gelese e alla sua economia.</p>	<p>Pertanto, nel caso in cui Malta volesse alimentare le navi con GNL, lo potrebbe già fare utilizzando il l'impianto esistente, anche in assenza del nuovo gasdotto. Il gasdotto potrebbe inoltre permettere di eliminare il rigassificatore esistente a ridosso della costa ed in area portuale.</p> <p><u>by: On. Ambasciatore Vanessa Frazier</u></p> <p>Si ribadisce che la concorrenza tra Gela e Malta nel bunkering di GNL non è la finalità del progetto, che inoltre, essendo una decisione del Consiglio Europeo in favore della connessione energetica degli stati periferici dell'Unione, non prevede alcun vantaggio diretto per l'Italia. Tuttavia, si auspica che il progetto rafforzi innanzitutto la collaborazione commerciale e lo scambio culturale tra i due Paesi, già peraltro consolidata negli ultimi mesi tramite una serie di iniziative economiche e culturali.</p>
<p>4</p>	<p>By: Sig. Giudice - Rappresentante LIPU e del comitato di gestione delle Aree Protette Del Biviere e della Piana di Gela</p> <p>Come rappresentante del comitato di gestione delle aree protette interferite dal metanodotto, pur comprendendo la necessità strategica della connessione energetica tra i vari paesi dell'Unione e della sicurezza dell'approvvigionamento energetico garantito da molteplici punti di importazione delle risorse, si evidenzia che anche l'istituzione della rete Natura 2000 risponde a strategie comunitarie ugualmente importanti di protezione della biodiversità. In effetti, guardando il punto di approdo a Gela del metanodotto e alle interferenze con svariate aree vincolate, si potrebbe essere portati a pensare che, a molta distanza da Bruxelles, i criteri di sostenibilità ambientale possano avere significati diversi. Pertanto la preoccupazione è che le direttive ambientali europee vengano effettivamente rispettate ed applicate, si cita ad esempio la vicenda metanodotto Green Stream, tuttora sottoposto da UE ad un'inchiesta per mancata applicazione delle direttive europee. Si nota inoltre che nella presentazione non è stato dato sufficiente risalto all'interferenza con aree protette ed ai relativi piani di gestione e si ha il timore che la procedura di Autorizzazione Ambientale, seppur passando dal Ministero dell'Ambiente e dalla regione Sicilia, possa sottovalutare tali</p>	<p><u>by: On. Ambasciatore Vanessa Frazier</u></p> <p>a) Si ribadisce che le problematiche delle interferenze con aree protette non è soltanto già nota ma è stata debitamente affrontata in Conferenza dei Servizi ad Ottobre del 2017, quando è stata discussa una variante al tratto terrestre presso Gela proprio per limitare l'interferenza con aree sensibili.</p> <p><u>by: Ing. Marco Compagnino (E&WA Environmental and Permitting Consultant)</u></p> <p>a) Lo scopo della presentazione appena esposta era quello di introdurre il progetto. In effetti la vincolistica è stata trattata molto brevemente nella presentazione ma si deve ricordare che non siamo ancora nella fase di VIA. Infatti, allo stato attuale del progetto, Lo Scoping ha individuato i confini delle aree vincolate e le interferenze con il tracciato del metanodotto ma la stima degli impatti, in funzione anche dei piani di gestione delle aree protette, verrà completata nell'ambito della Valutazione d'Incidenza, che sarà concomitante al SIA. Su questa base, anche se le due procedure saranno seguite da dipartimenti diversi del Ministero dell'Ambiente, si assume che lo</p>

	<p>problematiche e non considerare i piani di gestione di tali aree.</p> <p>a) Con riferimento a quanto precedentemente detto, si vuole solamente attenzionare la problematica delle interferenze, dato che apparentemente alcune raccomandazioni già esposte in precedenti riunioni non sono ancora state implementate. Pertanto, pensando ai possibili problemi dovuti all'allacciamento ad un gasdotto sotto inchiesta (Green Stream), si cerca di evidenziarli per prevenire future complicazioni, dovute anche a già avvenuti fraintendimenti del Ministero dell'Ambiente sulle direttive Europee. Si ribadisce pertanto l'importanza di esaminare i piani di gestione delle aree protette, che sono uno strumento proprio dell'EU.</p> <p>b) Si è inoltre notato che la selezione del tracciato ha portato ad evitare le aree protette di Malta e a non optare per l'approdo nei pressi di Marina di Ragusa per possibile interferenza con Posidonia Oceanica e che invece non si è fatta molta attenzione all'attraversamento delle numerose aree protette presso Gela.</p> <p>c) In aggiunta a quanto sopra, la presentazione riporta un'inesattezza riguardo alle mitigazioni conseguenti alla VINCA. Si deve infatti tenere presente che la valutazione d'Incidenza potrebbe non solo individuare mitigazioni degli impatti ma addirittura bocciare il progetto in quanto tale.</p>	<p>stesso Ministero coordini e concerti le diverse valutazioni.</p> <p><u>by: Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant)</u></p> <p>b) Si fa notare che l'allacciamento alla rete Snam Rete Gas, seppur nella stessa area del Green Stream, non prevede un collegamento diretto con esso. In ogni caso, l'esecuzione di SIA e VINCA seguiranno alla lettera le direttive europee ed esamineranno i piani di gestione delle aree protette.</p> <p><u>by: Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant)</u></p> <p>c) Si specifica che l'approdo presso Marina di Ragusa è stato escluso per motivazioni tecniche, in quanto avrebbe necessitato di una stazione di Compressione in territorio Italiano, che viene invece evitata con la partenza da Gela.</p> <p>Si ribadisce che tutti gli incontri fatti finora, oltre che intesi a coinvolgere il pubblico e renderlo edotto del progetto, sono stati finalizzati proprio a verificare la fattibilità e sostenibilità del progetto con tutte le autorità locali e nazionali coinvolte. Ovviamente si comprende come le analisi del SIA devono considerare tutti gli aspetti ambientali ed autorizzativi, nonché le direttive e gli strumenti di gestione e pianificazione dell'EU che è il finanziatore dell'opera e con cui il Governo maltese ha uno stretto rapporto di coordinamento e collaborazione.</p>
<p>5</p>	<p>By: Arch. Giuseppe Bellavia – Vice-presidente Ordine Architetti di Caltanissetta</p> <p>E' favorevole al progetto e spera che parta e parta al più presto per poter diventare un'opportunità di sviluppo per il territorio di Gela e di lavoro per i tecnici e i fornitori locali.</p>	<p><u>by: On. Ambasciatore Vanessa Frazier</u></p> <p>Si ribadisce l'importanza del progetto per Malta, che dopo anni di speranze in merito alla connessione alla rete gas tramite tubazione, è riuscita ad impegnarsi politicamente per la realizzazione di tale progetto ed è riuscita ad ottenere il cofinanziamento dell'EU. Come già detto in precedenza, si spera che diventi altrettanto importante per Gela, non tanto per vantaggi diretti ma proprio per la prospettiva di un</p>

		futuro sviluppo e di lavoro per gli imprenditori locali, legata alla realizzazione dell'opera.
6	<p>By: Sandra Bennici – Consigliere Comunale di Gela</p> <p>L'intervento intende solo ringraziare l'Amministrazione Comunale e la Rappresentanza Maltese per il supporto e la visibilità dati al progetto, che deve essere visto anche nell'ottica di connettere, in senso lato, la Sicilia a Malta in prospettiva Europea e che ha identificato Gela come punto di partenza piuttosto che altri approdi in Sicilia, rappresentando una potenziale opportunità di sviluppo economico. Infatti, i finanziamenti europei possono rappresentare una grande opportunità anche di tutela ambientale.</p> <p>Si ribadisce l'intenzione politica della comunità Gelese di favorire l'afflusso di nuove risorse nel territorio di Gela per poter costruire un'alternativa occupazionale allo stabilimento industriale ormai chiuso da tempo. Si ribadisce però anche che qualsiasi intervento di sviluppo deve tutelare l'ambiente, oltre che a favorire la ripresa di Gela e del suo territorio.</p>	Risposta non necessaria.
7	<p>By: Sig. Peppe Migliore (Imprenditore locale)</p> <p>Facendo riferimento all'interconnettore elettrico tra Marina di Ragusa e Malta inaugurato due anni fa, che ha permesso la realizzazione del parco urbano a Marina di Ragusa come opera di compensazione, si chiede se tale opportunità potrebbe realizzarsi anche per Gela, anche in virtù del fatto che il progetto del metanodotto prevede un investimento molto superiore a quello dell'interconnettore elettrico.</p>	<p><u>by: Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant)</u></p> <p>La necessità di opere di compensazione sarà in realtà conseguenza della valutazione dell'effettivo impatto ambientale. Nel caso dell'elettrodotto ad esempio, l'importanza della compensazione era essenzialmente dovuta all'impatto generato da svariati chilometri di elettrodotto a terra; a Gela si pensa che non saranno tali a causa della diversità dell'area ed della limitata lunghezza del tratto a terra. Tuttavia, in caso di impatti ambientali comunque sostenibili essi verranno adeguatamente compensati.</p>
8	<p>By: Sig. Roberto Sola (Imprenditore locale)</p> <p>Pensando all'importanza del progetto e alla collaborazione tra Italia e Malta per uno sviluppo comune, si chiede se il progetto ed in particolare la realizzazione dell'impianto di rilancio verso Malta possano portare benefici al territorio per compensare i danni causati dallo stabilimento Enichem.</p>	<p><u>by: Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant) & Sig. Giudice (LIPU)</u></p> <p>Si puntualizza che l'impianto di Gela non sarà un impianto di rilancio ma un impianto di derivazione dalla rete nazionale e sarà di dimensioni molto contenute (circa 4.000 mq). Inoltre eventuali vantaggi per il territorio, intesi come "compensazioni", saranno valutate in base all'effettivo impatto ambientale provocato al progetto</p>

		stesso e non saranno invece intese a compensare altri impatti anche sociali passati, causati da altre installazioni industriali o da progetti precedenti.
--	--	---

4.2 - Palermo – 18th April 2018

Item	Question/Comment	Reply
1	No questions/comments recorded.	No replies necessary.

4.3 - Rome – 19th April 2018

Item	Question/Comment	Reply
1	<p>by: <u>Rappresentante del MISE</u></p> <p>Quali Enti sono stati coinvolti nella consultazione pubblica e se, in particolare, è stata coinvolta l'Autorità Portuale di Gela.</p>	<p>by: <u>Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant)</u></p> <p>Alla presentazione a Gela sono state invitate tutte le Autorità end Enti locali competenti, inclusa la Capitaneria di Porto (probabilmente non presente all'incontro) e la Guardia Costiera.</p> <p>by: <u>D. Siciliano (Vice Sindaco Comune di Gela)</u></p> <p>Il porto turistico di Gela non ha un Ente Porto ma viene gestito direttamente dagli uffici competenti della Regione Sicilia, coinvolti nel percorso di consultazione pubblica.</p>
2	<p>by: <u>rappresentante del Club Sicilia-Malta</u></p> <p>Quali benefici, se ce ne saranno, porterà il gasdotto per la regione Sicilia ed il Comune di Gela, anche in considerazione del rischio di impatto ambientale e della difficile situazione dell'area industriale di Gela.</p>	<p>by: <u>On. Ambasciatore Vanessa Frazier</u></p> <p>Il progetto è stata una decisione del Consiglio Europeo per fare in modo che tutte le Nazioni periferiche appartenenti all'Unione Europea abbiano la sicurezza dell'approvvigionamento energetico (Unione Energetica) tramite la connessione alle reti elettriche e di trasporto gas del continente. Pertanto non ci sarà alcun beneficio diretto per la città di Gela.</p> <p>Ovviamente il Governo Maltese comprende l'aspettativa di benefici reciproci e si è già attivato presso il Comune di Gela per intensificare le relazioni tra la Sicilia e Malta attraverso iniziative culturali,</p>

		turistiche e commerciali non direttamente legate al progetto del gasdotto.
3	<p>by: <u>Ing. L. Panei del MISE</u></p> <p>Quali saranno i passi da intraprendere e le attività da svolgere tra la conclusione del processo di consultazione pubblica (20 maggio 2018) e lo sviluppo del progetto Definitivo</p>	<p>by: <u>Ing. Umberto Lisa (E&WA Permitting Consultant)</u></p> <p>Le prossime attività, attualmente già in corso, riguarderanno la preparazione dei bandi di gara per la campagna di rilievi, la consulenza durante la fase autorizzativa e lo sviluppo del progetto. In particolare, per quanto riguarda i rilievi batimetrici, geofisici e geologico-geotecnici, sono state recentemente contattate tutte le Autorità regionali competenti, che hanno manifestato l'interesse ad essere coinvolte direttamente sia nella definizione delle metodologie di rilievo sia, successivamente, nella supervisione delle attività in campo.</p>
4	<p>by: <u>Dott.sa C. Bilanzone del MATTM</u></p> <p>In riferimento alla precedente osservazione, il MATTM si mette a disposizione per contribuire, qualora fosse necessario od opportuno, alla verifica e validazione delle specifiche di indagine. Si suggerisce inoltre di ampliare, per quanto ragionevolmente possibile, l'estensione delle indagini per far fronte in futuro ad eventuali varianti progettuali, se ne dovesse emergere l'esigenza durante la procedura autorizzativa, evitando ulteriori campagne d'indagine.</p>	<p>by: <u>Ing. P.M. Bruzzo (E&WA technical Consultant)</u></p> <p>Si conferma che il piano delle indagini già prevede di coprire un ampio corridoio intorno al tracciato preliminare. In particolare, tale corridoio è largo circa 1,2 km sulla maggioranza del tracciato, con allargamenti fino ad oltre 2,0 km nei tratti di approdo a Gela e Delimara.</p>

5. On-line Public Consultation

Comment #1 by Ing. Salvatore Pianura (Mogliano Veneto, TV – Italy)		
From (Organization/Person):		Ing. Salvatore Pianura
Contact details:		N/A
Date received		N/A
Item	Question/Comment	Reply by MEW
1	<p><u>PROGETTO DI GASDOTTO MALTA-ITALIA (da Delimara-Malta a Gela-Sicilia-Italia)</u></p> <p>Con riferimento al progetto di cui al titolo, mi permetto di farvi pervenire le mie sintetiche osservazioni:</p> <p>Il consumo mensile da veicolare attraverso il progettato pipe line in progetto è pari alla portata di una metaniera standard da 250.000,00 mc di LNG liquido.</p> <p>E' stata scelto il metano allo stato gassoso per garantire la copertura del fabbisogno energetico di Malta per l'energia termica, elettrica (ed a seguire per l'energia meccanica?).</p> <p>Nel contesto mediterraneo e locale, privilegiare la copertura del fabbisogno con metano gassoso via pipe line sottomarino, invece che con metano liquido attraverso un rigassificatore, appare come una scelta non razionale dal punto di vista strategico ed economico.</p> <p>Esistono già tre rigassificatori a regime in centro Italia ed altri, sia in Sicilia che nel meridione, sono prevedibili.</p> <p>E' in itinere un articolato sistema di "bettolinaggio di LNG" in Mediterraneo al servizio del sempre maggior numero di navi che saranno convertite al LNG per la propulsione.</p> <p>Malta è sulla rotta di tutte le direttrici di traffico, sia mediterranee che intercontinentali.</p>	<p>Si nota che l'osservazione presentata entra nel merito dell'opportunità strategica ed economica dell'opera in progetto. Tuttavia, si vuole sottolineare come il progetto del metanodotto Italia-Malta non risponda a nessuna strategia commerciale bensì alle politiche Europee sulla sicurezza dell'approvvigionamento energetico di tutti i Paesi dell'Unione, che devono quindi essere connessi alle reti energetiche dell'Unione stessa.</p> <p>Si evidenzia inoltre che l'unica finalità del nuovo metanodotto è quello di alimentare in modo continuo la centrale elettrica di Delimara, sostituendo proprio l'esistente rigassificatore di Marsaxlokk. Eventuali ulteriori sviluppi del mercato del gas e del GNL a Malta non sono tra le finalità correnti di questa consultazione pubblica.</p>

	<p>In Olanda ed in tutto il Nord Europa è già molto avanzato il progetto LNG for SSS (short sea shipping) per “metanizzare” ad oltranza la propulsione navale.</p> <p>La scelta più razionale appare quella di costruire un rigassificatore che consentirebbe anche di entrare, al più alto livello, nel business della fornitura di LNG alle navi. Consentirebbe anche di promuovere la metanizzazione dell’autotrasporto.</p> <p>Il metano liquido può essere utilizzato agevolmente per gli impieghi alla stato liquido ed è agevolmente rigassificabile per impieghi allo stato gassoso; non è vero il contrario e sarebbero perciò inaccessibili sia le forniture per navi che per l’autotrazione.</p> <p>Esprimo tutte le perplessità per la soluzione ipotizzata mentre mi appare assai più razionale optare per il rigassificatore.</p> <p>Le economie sull’ investimento e sul costo finale del prodotto sarebbero certamente consistenti allargando la platea degli utenti e la garanzia sulla disponibilità del metano a prova di qualsiasi imprevisto.</p>	
--	--	--

Comment #2 by Mr. Jon Camilleri (Malta)		
From (Organization/Person):		Mr. Jon Camilleri
Contact details:		-
Date received		
Item	Question/Comment	Reply by MEW
1	<p>It concerns me that the pipeline might have health and safety issues (also in view of regulations being updated on this topic that are not my direct academic specialisation so I am not confident my opinion is holistic and encompassing) as I am guided by feedback on social media naturally we</p>	<p>The pipeline will be designed in line with all the applicable technical and HSE standards. In particular, the following should be noted:</p> <ul style="list-style-type: none"> The onshore pipeline sections are completely buried, with exception of the above ground piping and equipment installed inside the

	<p>rely on the authorities to duly make the relevant questions and follow up accordingly.</p>	<p>Delimara terminal, which will be fenced and protected from intrusion;</p> <ul style="list-style-type: none"> • The pipeline system is provided with an Emergency Shutdown System, which stops the gas flow in case of emergency (overpressure, leakage, etc.), and is continuously monitored from the Master Control Room in Delimara. • A Quantitative Risk Assessment will be carried out as part of the Front End Engineering Design and will consider all the realistic failure scenarios (e.g. functional or external design loads, accidental loads, wrong operations, interaction with 3rd party activities, etc.), identifying consequences and mitigation measures.
--	---	--

Comment #3 by Club Sicilia-Malta (Siracusa, Italy)

From (Organization/Person):		Avv. Silvio G.F. Aliffi (Club Sicilia-Malta)
Contact details:		<p>CLUB SICILIA MALTA Sede Legale – Viale Zecchino 156 – 96100 SIRACUSA (Italia) Sede Malta – 4, Graham Street c/o Libreria Italiana - Sliema Tel: 0039 0931 414077 - Fax 0039 0931 414271; Email aliffi@virgilio.it</p>
Date received		
Item	Question/Comment	Reply by MEW
1	<p>Queste sono le considerazioni tratte dal documento: "Sintesi non tecnica ai fini della Consultazione pubblica (Allegato VI del Regolamento UE n. 347/2013)" (refer to link: https://drive.google.com/file/d/12evkUggDEgcUeLfxNm4NQH59ibkuuLn/view)</p> <p>a) Tra i riferimenti manca il DNV-OS-F110, standard principe per l'installazione delle pipeline offshore</p> <p>b) Pag.4 pressione in ingresso = 150°C ?</p> <p>c) Pag.10 - QUOTE "Il percorso marino è stato inoltre scelto tenendo in considerazione un raggio di curvatura stabile" UNQUOTE.</p> <p>La stabilità delle curve dipende da dati geotecnici, meteo-marini e tiro sul fondo. Per i dati geotecnici e meteo-marini è possibile fare delle assunzioni preliminari;</p>	<p>In generale, le osservazioni trasmesse fanno riferimento ad aspetti tecnici specifici che non vengono affrontati nel documento citato (Sintesi Non Tecnica). I dettagli progettuali sono invece da ricercare nel Quadro Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale Preliminare e nella relazione tecnica del Progetto Preliminare, disponibili al seguente sito internet del MATTM (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare): http://www.va.minambiente.it/en-GB/Oggetti/Documentazione/1689/2940:</p> <p>Tuttavia, le risposte alle osservazioni presentate sono di seguito riportate:</p> <p>a) Si conferma che lo standard di riferimento per il tratto offshore sarà la norma tecnica DNV-OS-F101, recentemente riemessa</p>

	<p>lo stesso non è possibile per i tiri sul fondo, che dipendono dalle caratteristiche dei tubi e dalla nave posatubi utilizzata (lunghezza e angoli stinger, varo con o senza galleggianti, ecc). Pertanto la stabilità delle curve va indagata in uno studio successivo. Resta valido comunque l'approccio di privilegiare raggi ampi per le curve.</p> <p>d) Pag.10 - QUOTE "La condotta, lato Sicilia, dovrà essere interrata dalla battigia fino a circa 30 m di profondità" UNQUOTE. Non è chiaro se il rinterro della condotta è previsto anche lato Malta. Inoltre, a pag. 15, sono indicate le profondità di rinterro fino a 20m di profondità, non 30 m come specificato in questa sezione e a pag. 16. Non sono specificate le ragioni per questa scelta, né si possono evincere da altre sezioni del documento. Solitamente si interra fino a profondità ben maggiori di 30m. Si segnala comunque che il Ministero dell'Ambiente Italiano pone vincoli molto stringenti sulla gestione e lo smaltimento del materiale scavato, per cui andrà chiarito bene in fase di ESIA.</p>	<p>come DNVGL-ST-F101.</p> <p>b) Errore di battitura, da leggersi come "Temperatura in Ingresso (Gela): 15°C".</p> <p>c) L'osservazione è corretta ed i raggi di curvatura verranno rivalutati sulla base degli studi geologico/geotecnici, strutturali e di varo che verranno sviluppati come parte del Progetto Definitivo (FEED) e sulla base dei dati acquisiti durante i rilievi batimetrici, geomorfologici, geofisici e geotecnici propedeutici alla progettazione.</p> <p>d) 30 m è considerata come la profondità minima che richiede l'interramento. L'estensione della sezione di tubazione da interrare verrà valutata nel dettaglio durante la Progettazione Definitiva (FEED), sulla base dei risultati delle analisi di stabilità sul fondo, di campata libera, di instabilità globale e di interazione con attività navigazione e pesca. L'interramento della condotta, almeno fino ai 30 m di profondità, è previsto anche a Malta. Si conferma inoltre che la redazione del Piano di Gestione e Smaltimento delle Terre e Rocce da Scavo fa parte delle attività previste nell'ambito della richiesta di permessi pubblici presso le Autorità Italiane competenti.</p>
<p>2</p>	<p>Va considerato inoltre che la Sicilia sudorientale è affetta da decenni da fenomeni di erosione costiera, come espongono i dati del Progetto EuroErosion, finanziato dalla Comunità Europea, le coste che vanno dal Golfo di Noto a quello di Gela hanno evidenziato un costante arretramento, sin dal 1950, tutt'ora in atto.</p> <p>La posa di una infrastruttura importante come un gasdotto potrebbe implicare una reciproca interferenza con il fenomeno dell'erosione costiera. Da un lato l'infrastruttura potrebbe essere inficiata dal fenomeno e dall'altro lato potrebbe causarne una accelerazione o, in ogni caso, modificarne le dinamiche in maniera difficilmente prevedibile. Nel primo caso va considerato che spesso le aree costiere sabbiose della Sicilia sudorientale hanno evidenziato la tendenza stagionale ad arretrare nel giro di pochi anni anche di diverse decine di metri, tornando poi a crescere in quantità minore. Tale fenomeno potrebbe comportare una scopertura delle porzioni di gasdotto che approssimano le aree costiere, esponendolo maggiormente ai fenomeni propri di quella fascia marina quali: moto ondoso e correnti litoranee.</p>	<p>Si conferma che il problema dell'arretramento della costa presso l'approdo di Gela è già stato identificato durante la Progettazione Preliminare e verrà affrontato nel dettaglio durante la Progettazione Definitiva. In particolare, le seguenti attività sono previste come acquisizione dati e progettazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Esecuzione di rilievi batimetrici, geomorfologici, geofisici e geotecnici propedeutici alla progettazione su un corridoio di circa 1,2 km (con possibili estensioni presso gli approdi di Gela e Delimara); • Analisi del moto ondoso e delle correnti nel Golfo di Gela; • Analisi del trasporto di sedimenti presso l'approdo di Gela per definire profondità d'interramento; • Analisi di evoluzione della costa e dell'effetto della tubazione su di essa; • Definizione della tecnologia di installazione dell'approdo di Gela (si fa presente che verrà valutata anche la soluzione di approdo tramite tecnologie trenchless).

	<p>Dall'altro punto di vista va considerato che spesso gli equilibri dinamici della fascia litoranea sono legati alle correnti prossimali alla linea di riva, in tal senso, la presenza di una struttura importante come un gasdotto, ancor più posto ortogonalmente alla linea di costa, potrebbe intercettare e deviare le correnti litoranee inducendo fenomeni erosivi in posti non facilmente prevedibili anche con studi approfonditi.</p>	
<p>3</p>	<p>a) Pag.11 - QUOTE "Per quanto sopra, sarà necessario effettuare un rilievo dettagliato prima dell'inizio dei lavori, al fine di determinare il percorso finale" UNQUOTE. Il rilievo dettagliato andrà effettuato prima della fase di ingegneria, non prima dei lavori, al fine di poter sviluppare i documenti necessari per la posa, ovvero report di posa, stabilità del tubo sul fondo e laterale, analisi delle campate del tubo (necessari per la definizione della rotta e l'eventuale pianificazione degli interventi sul fondo che, si fa notare, vanno comunicati con largo anticipo al Ministero dell'Ambiente per l'ottenimento dei permessi).</p> <p>b) Non sono definite le caratteristiche dei tubi lungo la rotta (spessori acciaio e cemento), né i criteri o le normative seguite per la loro definizione. Sono fondamentali per stabilire la fattibilità dell'installazione della rotta e per la definizione di massima di una strategia di posa (tipo nave, capacità tiro, eventuale utilizzo di galleggianti).</p> <p>c) Sono previsti buckle arrestors? Hanno un impatto notevole sull'installazione, in particolare per il passaggio sullo stinger con conseguente carico sui rulli.</p> <p>d) Non è menzionato l'above water tie-in e a che profondità andrà fatto. Inoltre va specificato se sarà pianificato lato Gela o lato Malta (fondamentale per stabilire la direzione di varo, in genere si privilegia l'installazione in discesa lungo i tratti con maggiore pendenza).</p> <p>e) Non è ben chiara la strategia di precommissioning, che generalmente include le seguenti fasi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flooding, cleaning, gauging; • Hydrotesting; • Dewatering and Drying; • Nitrogen Purging and Packing; <p>E' importante sia per definire la parte impiantistica onshore, sia per la parte permissistica ambientale.</p> <p>f) Manca la sezione relativa al field joint</p>	<p>a) Si conferma che l'esecuzione dei rilievi batimetrici, geomorfologici, geofisici e geotecnici propedeutici alla progettazione è prevista per Q4-2018, prima dell'inizio della progettazione definitiva, previsto invece per Q1 del 2019;</p> <p>b) Le caratteristiche della tubazione sono state definite dal progetto preliminare (spessore variabile da 15,88 a 17,50 mm appesantimento in calcestruzzo da 40 a 140 mm) e solo brevemente menzionate nella Sintesi non Tecnica. In ogni caso, tali caratteristiche verranno ulteriormente verificate durante la Progettazione Definitiva.</p> <p>c) No, data la profondità massima prevista di circa 160 m non ci aspetta la necessità di installare buckle arrestors. Si conferma comunque che il criterio di dimensionamento "Propagation Buckling" sarà considerato nel dimensionamento meccanico della tubazione, in base alla norma DNVGL-ST-F101.</p> <p>d) L'analisi dell'Above Water Tie-in sarà inclusa nella progettazione Definitiva, sulla base della quale verrà sviluppato lo EIA.</p> <p>e) Analogamente a quanto riportato sopra la strategia preliminare è riportata nel Progetto preliminare. Anch'essa dovrà comunque essere rivista e confermata (o modificata) durante la Progettazione Definitiva per considerare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Metodologia di posa selezionata; - Definizione della modalità di installazione degli approdi; - Programma di lavori di costruzione. <p>f) Non rilevante ai fini della Sintesi non tecnica ma comunque presente nel Progetto Preliminare. Da confermare e rivedere nell'ambito della Progettazione Definitiva.</p>

	coating.	
4	<p>a) Andranno verificate le restrizioni temporali applicate dai Governi Italiano e Maltese alle attività di costruzione, es. periodi di riproduzione degli animali, le aree in cui sono applicate e, per ogni restrizione temporali, i lavori specifici che sono vietati.</p> <p>b) Come verrà tutelata la Posidonia oceanica che è presente in quel territorio al fine della tutela dei pesci e della pescosità.</p> <p>c) Non è specificato bene quale compensazione ambientale viene data per eliminare o abbattere l'impatto.</p>	<p>a) Confermato, eventuali restrizioni temporali verranno definite durante la procedura autorizzativa con gli Enti Competenti.</p> <p>b) Le analisi preliminari da bibliografia non hanno evidenziato la presenza di Posidonia nei fondali prospicienti l'approdo di Gela. Tuttavia, la campagna di acquisizione dati propedeutica allo sviluppo del progetto Definitivo (FEED) prevede analisi dettagliate dei fondali (anche con sommozzatori, ROV e campionamenti) per confermare la presenza o meno di Posidonia o Fanerogame Marine: in caso, la progettazione rivedrà il tracciamento della rotta e/o le tecniche di spiaggiamento e di posa per limitare l'interferenza tra la condotta ed eventuali praterie sottomarine ed identificherà le misure di mitigazione ottimali.</p> <p>c) Le misure di compensazione verranno eventualmente definite con gli Enti competenti, in funzione dell'entità dell'eventuale impatto residuo che si avrà in fase di costruzione e in fase di esercizio anche a valle dell'implementazione delle misure di contenimento.</p>

6. Conclusioni

Gli interventi raccolti nel corso della Consultazione Pubblica risultano tutti sostanzialmente favorevoli alla realizzazione del Progetto, sia a Malta che in Italia. Sono state manifestate alcune preoccupazioni di carattere ambientale, archeologico e di sicurezza e richieste di chiarimento in merito ai vantaggi del progetto per i maltesi e per il territorio di Gela e alle compensazioni, nonché sugli eventuali sviluppi del Progetto volti al bunkeraggio di GNL a Malta attraverso la realizzazione di un impianto di liquefazione.

Le risposte fornite dai tecnici maltesi hanno chiarito lo scopo del Progetto, illustrato le indagini preliminari che verranno realizzate in collaborazione con gli uffici tecnici Regionali e con il Ministero dell'ambiente, chiarito le ricadute positive sul lato maltese e italiano, e i criteri che saranno seguiti per la definizione delle compensazioni.

A seguito dell'esposizione delle controdeduzioni, non si sono registrati ulteriori commenti da parte dei soggetti che hanno presentato le osservazioni.

7. List of Attachments

Attachment 1: Presentation delivered by the Ministry for Energy & Water Management as the Project Promoter of PCI. 5.19

Attachment 2: Presentation delivered by the Italian Ministry for Economic Development