



**Commissario straordinario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino
art.5 D.L. n. 50/2022 – D.P.C.M. 8 giugno 2022**

**CONFERENZA DI SERVIZI
(art. 14-ter della L. 241/1990)**

**Riunione del 21/10/2022
VERBALE**

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Il giorno 21 ottobre 2022 alle ore 11:00 presso gli uffici della Regione Toscana - Piazza del Duomo 10, Firenze - Palazzo Strozzi Sacratì – Sala Pegaso, il Commissario straordinario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino (di seguito Commissario) e in videoconferenza, apre la terza e conclusiva riunione della Conferenza dei Servizi (di seguito CdS), convocata con nota Prot. 0388499 del 12.10.2022, in forma simultanea e in modalità sincrona ex art. 14-ter della legge 241/1990 ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) in oggetto.

All'odierna riunione sono stati convocati i Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi ricompresi nell'autorizzazione di cui all'art. 5 del d.l. 50/2022 nonché ulteriori Soggetti, ivi compresi i Soggetti Competenti in materia ambientale (SCA), in coerenza con quanto disposto con l'ordinanza commissariale n.97/2022. I suddetti soggetti vengono in questa sede rappresentati secondo quanto disposto dall'art.14 ter della legge 241/90 e dell'art.26 bis della L.R. 40/2009 in materia di rappresentante unico.

E' stato altresì convocato il proponente Snam FSRU Italia S.r.l. (di seguito Proponente), ai sensi della legge 241/1990;

La sopracitata nota di convocazione dell'odierna riunione della CdS è stata pubblicata sul sito web del Commissario.

Dalla verifica della validità delle presenze, nonché delle deleghe prodotte, risultano presenti:

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
Commissario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino	Rilascio autorizzazione unica ai sensi dell'art.5 DL 50/2022	Eugenio Gianì Commissario
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento del Coordinamento Amministrativo – Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS) per la CdS	Donato Attubato RUAS (nominato con DPCM 8 luglio 2020)
Istituto Superiore di Sanità	Valutazione Impatto Sanitario ex art 23 comma 2 D.lgs 152/2006	A supporto del RUAS Eleonora Soggiu
MITE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) - Divisione VII Bonifica dei siti di interesse nazionale	Atto di assenso ai fini della realizzabilità delle opere all'interno del SIN di Piombino ai sensi art 242-ter D.lgs 152/2006	A supporto del RUAS

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
	Parere ai fini del rilascio dell'autorizzazione ex art.109 del D.lgs.152/2006 di competenza del Genio Civile Valdarno Inferiore	
MiSE – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI Ispettorato Territoriale Toscana – Unità Organizzativa III - Reti e servizi di comunicazione elettronica nel settore telefonico	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione ex art. 56 del Dlgs. 259/2003	A supporto del RUAS Marilena Barbaro
Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile: Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco - Comitato Tecnico Regionale Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno	Rilascio Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ex art.16 e art.17, c.2 D.Lgs. 105/2015 Valutazioni sulle attività soggette a prevenzione incendi a sensi del D.P.R. 151/11 (ricomprese nell'iter di rilascio del NOF)	A supporto del RUAS Silvano Barberi Ugo D'Anna
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Compartimento marittimo di Livorno - Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto	Esercizio competenze in relazione al codice della navigazione ex Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327	A supporto del RUAS Alberto Poletti
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Pisa e Livorno	Esercizio delle competenze di cui al D.Lgs. n. 42/2004 in relazione all'Autorizzazione paesaggistica ex D.Lgs. 42/2004 Verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006	A supporto del RUAS Valerio Tesi
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino settentrionale	Parere di competenza ai sensi della pianificazione di Bacino	A supporto del RUAS Isabella Bonamini
Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria	Concessione demaniale per occupazione terreni e apposizione servitù Cod. civ. articoli 822 e ss	A supporto del RUAS Alessandro Pasqualetti
Ufficio delle Dogane di Livorno	Autorizzazione ai sensi della normativa fiscale ex art. 19 D.Lgs. 374/90, tutela dell'erario in materia di dogane, accise e monopoli	A supporto del RUAS Giovanni Parisi
Stato Maggiore della Marina (MARISTAT) Comando Militare dell'esercito Aeronautica Militare Comando 1^Regione Aerea	Nulla osta delle Forze Armate (Esercito, Marina, Aeronautica) per le servitù militari e per la sicurezza del volo a bassa quota e ulteriori competenze ai sensi dell'Ordinamento Militare	A supporto del RUAS
Consiglio superiore dei Lavori Pubblici	Parere di competenza in relazione alla variante al PRP ex L. 84/94	A supporto del RUAS
Ministero delle Infrastrutture Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua interne	Competenze in materia di concessione demaniale marittima	A supporto del RUAS
ENAC	Nulla osta per la sicurezza del volo da rilasciarsi da parte dell'Aeronautica civile, ai sensi del R.D. 327/1942 recante il Codice della Navigazione	A supporto del RUAS
Regione Toscana	Rappresentante Unico Regionale	Edo Bernini RUR (nominato con Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022)
Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare	Esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale art 5 DPR 357/97 Eventuale nulla osta per interventi ricadenti in area naturale protetta ex legge 394/1991	A supporto del RUR Gilda Ruberti
Regione Toscana - Settore Genio Civile	Autorizzazione Idraulica per manufatti interferenti con	A supporto del RUR

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
Valdarno Inferiore	<p>reticolo idrografico regionale o interventi in fascia di rispetto ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018</p> <p>Concessione per l'utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R</p> <p>Immersione in ambiente marino e attiguo di sedimenti marini, inerti e manufatti ex art. 109 D.Lgs.152/2006</p> <p>Parere sulle indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica qualora fossero richieste varianti automatiche o varianti semplificate ex LR 65/14, D.P.G.R. 5/R/2020</p>	
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Logistica e Cave	Parere regionale in merito alla variante al PRP ex art 5 legge 84/1994	A supporto del RUR Sauro Sorini
Provincia di Livorno	Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92	Irene Nicotra
Sindaco Comune di Piombino	Parere Sanitario del Sindaco ex comma 6 art.29 quater del D.lgs 152/2006 e artt. 216 e 217 RD 1265/1934	Francesco Ferrari
Comune di Piombino	<p>Autorizzazione Paesaggistica ex art.146 D.Lgs. 42/2004, L.R.65/2014</p> <p>Comunicazione o nulla osta per la Valutazione di Impatto acustico ai sensi dell'art. 8 c.4 o c.6 della L. 447/1995 .</p> <p>Verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 e smi, nonché parere di competenza sull'eventuale variante urbanistica</p> <p>Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92 Titolo edilizio per interventi edilizi afferenti al metanodotto ex DPR 380/2001 LR 65/2014</p>	Luca Favali
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Concessione demaniale marittima e portuale ex art 18 legge 84/1994 e smi Variante PRP ex art 5 legge 84/1994	Luciano Guerrieri accompagnato da Roberta Macii
Consorzio di Bonifica 5 – Toscana Costa	<p>Parere/Nulla osta su interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012</p> <p>Concessione per interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012</p>	Assente
TELECOM ITALIA	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Alessandro Monti
ENEL distribuzione	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Luigi Vernizzi
A.S.A.- AIT	Parere su interferenze opere di competenza	Assente
TERNA	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Assente
ANAS S.p.A.	Parere su interferenze opere di competenza	Assente
Società Elettrica Ligure Toscana srl	Parere su interferenze opere di competenza	Assente

Ulteriori Soggetti	Competenza	Rappresentante
SNAM	Proponente	Elio Ruggeri
MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS	Comunicazione alla Commissione UE art. 5 comma 3 DL 50/2022 Coinvolgimento per opportuna conoscenza essendo in ordinario ufficio competente per le Valutazioni	A supporto del Commissario e del RUAS Gianluigi Nocco
MITE - Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza	Coinvolgimento per opportuna conoscenza essendo in ordinario ufficio competente per il rilascio dell'atto autorizzativo, in questo caso competenza delegata a commissario	A supporto del Commissario e del RUAS Marilena Barbaro
MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali – Divisione II – Rischio Rilevante e AIA	Competente al rilascio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale di competenza statale ex Titolo III-bis, Parte II, D.Lgs. 152/2006	A supporto del Commissario e del RUAS Marilena Barbaro
Regione Toscana – Settore VIA/VAS	A supporto CdS	A supporto del Commissario Carla Chiodini
Regione Toscana – Settore Servizi Pubblici Locali, Energia Inquinamento Atmosferico	A supporto CdS	A supporto del RUR
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali	A supporto CdS	A supporto del RUR
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali	A supporto CdS	A supporto del RUR
Regione Toscana – Settore Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR	A supporto CdS	A supporto del RUR
ISPRA	Soggetto Competente in materia Ambientale	A supporto del Commissario e del RUR Alfredo Pini
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Programmazione della viabilità Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma – Osservatorio Mobilità Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo - Mobilità sostenibile	A supporto CdS	A supporto del RUR
Prefetto Provincia di Livorno	A supporto CdS	Assente
ARPAT	A supporto CdS	A supporto del Commissario e del RUR Pietro Rubellini
Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V – Tutela del Paesaggio	A supporto CdS	A supporto del Commissario e del RUAS
Azienda USL Toscana Nord Ovest - Dip.Prev.Piombino	A supporto CdS	A supporto del Commissario e del RUR Alessandro Barbieri Roberto Bertani
Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze	A supporto CdS	A supporto del Commissario Gianni Cortigiani
Direzione Generale della Giunta Generale Settore contratti Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo della Regione	A supporto CdS	A supporto del Commissario Paolo Pantuliano
Direzione Competitività della Toscana e Autorità di gestione	A supporto CdS	A supporto del RUR
Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici	A supporto CdS	A supporto del Commissario

Ulteriori Soggetti	Competenza	Rappresentante
Settore Attività legislativa e giuridica		Lucia Bora
Regione Toscana – Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)	A supporto CdS	A supporto del RUR Luciano Guarneri
Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche abitative Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio Settore Tutela Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio	A supporto CdS	A supporto del RUR Aldo Ianniello
IRPET	A supporto CdS	A supporto del RUR Nicola Sciclone
Comune di San Vincenzo	Soggetto Competente in materia Ambientale	Alessio Landi
Comune di Campiglia Marittima	Soggetto Competente in materia Ambientale	Annalisa Giorgetti Alberta Ticciati Teresa Teodolinda Paradiso

Sono altresì presenti i consulenti del Proponente.

Verificate le presenze il Commissario richiama il procedimento fin qui svolto ed in particolare le precedenti riunioni della CdS svoltesi in data 19.09.2022 e in data 07.10.2022, come documentate nei relativi verbali che qui si richiamano integralmente. Informa inoltre che in data 13.10.2022 si è svolta la riunione del RUAS alla quale lo stesso Commissario ha partecipato.

Informa che successivamente alla seconda riunione della CdS il Proponente ha depositato ulteriore documentazione di chiarimento e approfondimento in risposta alle richieste di ISS, Capitaneria di Porto ed ARPAT e ricorda che l'istruttoria è stata condotta con riferimento al periodo triennale di esercizio dell'impianto.

Il Commissario chiede quindi a Snam se vi siano aggiornamenti sul percorso intrapreso per individuare la localizzazione off-shore dell'FSRU rispetto a quanto già evidenziato in sede di CdS del 07.10.2022.

Il Proponente informa di non avere aggiornamenti e che le attività di ingegneria sono ancora in corso e non hanno, ad oggi, un riscontro definitivo per ormeggiare la Golar Tundra in acque libere.

Il Commissario prende atto della dichiarazione e comunica che l'autorizzazione conterrà apposita prescrizione con indicazione del termine di 45 giorni per la presentazione del progetto di dismissione degli interventi e del progetto integrativo per la localizzazione off-shore; l'autorizzazione sarà adottata entro il 25 ottobre p.v.

Informa che nella Giunta del 24/10 p.v. verrà adottata la Delibera recante l'Intesa regionale la quale conterrà in allegato i punti del "Memorandum" trasmesso al Governo. Saranno quindi accettate le proposte per perfezionare l'intesa che perverranno da qui a lunedì. Il Memorandum verrà sottoposto al nuovo Governo per la sua condivisione.

Ricorda infine che l'odierna riunione di CdS si svolgerà secondo il seguente OdG:

1. esito dell'analisi dei principali effetti del progetto sulle matrici ambientali ed individuazione delle misure di mitigazione;
2. analisi delle osservazioni del pubblico e controdeduzioni;
3. determinazioni conclusive della Conferenza dei Servizi.

1. Esito dell'analisi dei principali effetti del progetto sulle matrici ambientali ed individuazione delle misure di mitigazione.

Il Commissario ricorda che è stata svolta un'analisi dei principali effetti del progetto sulle matrici ambientali finalizzata anche all'individuazione di eventuali misure di mitigazione. Lascia quindi la parola al RUR.

Il RUR Edo Bernini informa che in data 17.10.2022 si è svolta la riunione conclusiva della conferenza interna per la formazione della posizione unica regionale e nell'ambito di tale riunione, in esito all'analisi dei principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio, svolta dai settori regionali con competenze ambientali,

oltre ad ARPAT, ASL ed IRPET e documentata nel relativo verbale, sono state individuate una serie di misure di mitigazioni formulate in termini di raccomandazioni/suggerimenti e condizioni ambientali. Informa che in data odierna con nota prot. 0401557 del 21.10.2022 ha inviato al Commissario una nota recante la posizione unica regionale e procede a dare lettura delle misure di mitigazione ivi riportate.

Comunica inoltre di aver già informato il Proponente circa la richiesta formulata da ASL per la compartecipazione del Proponente alla realizzazione di un sistema di sorveglianza epidemiologica di tipo analitico e di averlo invitato ad un confronto con l'Azienda al fine di definire le modalità di detta compartecipazione.

A tale proposito il Proponente conferma di aver iniziato un percorso con la ASL per la definizione della compartecipazione. L'avvio di tale percorso è confermato anche dal rappresentante dell'Azienda USL, presente in seduta a supporto del RUR.

Il Commissario chiede quindi se altri soggetti presenti in seduta abbiano ulteriori elementi da riferire in Conferenza circa gli effetti del progetto sulle matrici ambientali per l'eventuale introduzione di ulteriori misure di mitigazione.

Nel merito non vi sono altri interventi.

2. Analisi delle osservazioni del pubblico e controdeduzioni.

Il Commissario ricorda che con Ordinanza n.97 del 20.07.2022 ha disposto di assicurare la partecipazione allo svolgimento del procedimento e a tal fine sono stati messi a disposizione del pubblico, fatte salve le esigenze di riservatezza, lo studio ambientale (SIA) e il progetto, sul sito web del Commissario stesso e sono stati pubblicati specifici avvisi al pubblico per le modalità di partecipazione.

Informa che sono pervenute 87 osservazioni, di cui 8 oltre i termini stabiliti dagli avvisi, e che il progetto è stato esaminato ed istruito anche alla luce dei contenuti delle osservazioni pervenute. A tal proposito ricorda che nel corso del procedimento il Proponente ha presentato approfondimenti, di cui alcuni redatti in relazione ai contenuti delle osservazioni, e che il progetto è stato via via ottimizzato con l'introduzione di alcune migliorie progettuali e gestionali.

Passa quindi la parola al RUR per una sintesi sulle osservazioni.

Il RUR Edo Bernini informa che nella riunione del 17.10.2022 è stato svolto l'esame delle osservazioni del pubblico e relative controdeduzioni da parte dei componenti della Conferenza interna i quali hanno provveduto a redigere le controdeduzioni di competenza.

Sono pervenute n. 87 osservazioni suddivise per macro-temi, viene proiettata una slide contenente un grafico di sintesi presente nel parere del RUR allegato al presente verbale.

Le strutture di supporto al Commissario hanno preso in esame tutte le 79 osservazioni pervenute entro i termini indicati dagli avvisi; molte osservazioni hanno riguardato più aspetti pertanto, anche al fine di ottimizzare e rendere l'analisi controdeduttiva più efficace ed efficiente, sono stati individuati 24 argomenti a cui sono riconducibili tutte le questioni affrontate nelle osservazioni esaminate.

I 24 argomenti risultano raggruppati in 4 "macro-aree" tematiche:

- Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo;
- Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza);
- Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo;
- Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali.

Come si può vedere dal grafico gli argomenti più ricorrenti sono quelli inclusi nella macro-area "*Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)*" a dimostrazione del fatto che il tema della sicurezza è quello che maggiormente preoccupa i cittadini e sul quale sono state segnalate numerose sollecitazioni di chiarimento e approfondimento.

A seguire gli argomenti concernenti la macro-area "*Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo*" sono molto frequenti e dimostrano l'interesse del pubblico anche per gli aspetti procedurali e amministrativi.

Le osservazioni aventi ad oggetto le componenti ambientali sono risultate comunque numerose, anche in considerazione del fatto che il progetto è stato esentato, per norma, dalla valutazione di impatto ambientale; i possibili impatti sulla qualità delle acque marino-costiere è senza dubbio stato l'argomento maggiormente sentito dai cittadini.

In riferimento alla macro-area degli aspetti relativi alle ricadute socio-economiche, sebbene numero delle osservazioni sia stato più esiguo, gli argomenti trattati hanno una importante rilevanza per lo sviluppo del porto e delle attività ad oggi insediate, per lo sviluppo del turismo e la continuità dei servizi di trasporto turistico, per il comparto della pesca e dell'itticoltura.

Le strutture regionali di supporto al Commissario hanno quindi predisposto un documento di controdeduzioni alle osservazioni

Il Commissario chiede se ci sono ulteriori elementi di controdeduzione alle osservazioni da parte dei componenti della CdS.

Nel merito non vi sono altri interventi.

Il Commissario evidenzia che il documento esitato dai lavori della CdS è allegato al presente verbale (**Allegato A** e relativi allegati **A1-A2-A3-A4-A5**).

Procede quindi ad informare che in data 20/10/2022 è pervenuta una osservazione di Piombino Industrie Marittime srl (PIM) il quale evidenzia che all'Autorizzazione Integrata Ambientale regionale a lui intestata dovranno essere apportate modifiche a seguito della presenza del Terminale FSRU e della necessità di ricomprendere le aree integrative che l'AdSP MTS dovesse assentire a PIM per permettere la continuità dell'attività; chiede quindi ad AdSP un chiarimento sugli accordi finali a cui è pervenuta circa le aree da assentire in concessione al proponente e le modifiche alle aree in concessione a PIM.

AdSP illustra gli accordi presi in relazione alla coesistenza tra le attività di PIM e la presenza del FSRU. Interviene Roberta Macii la quale informa che, a seguito di specifico sopralluogo, è stata individuata la possibilità di delocalizzare PIM in aree retrostanti sulle quali era pendente un procedimento già sospeso. AdSP è in attesa dell'autorizzazione che costituirà presupposto per l'avvio del procedimento di delocalizzazione. PIN e SNAM si sono incontrate ed hanno disciplinato le modalità di utilizzo di un capannone di PIM fino a 1 marzo 2023 dopo di che sarà appannaggio esclusivo di SNAM.

Il Commissario ricorda che le esigenze manifestate da PIM in merito all'AIA regionale, di cui oggi PIM è titolare, troveranno risposta nel procedimento di modifica dell'AIA che PIM dovrà attivare una volta ottenuta in concessione la nuova area; a tal fine invita l'Autorità competente per l'AIA regionale a tenere in debita considerazione il fatto che le modifiche dell'AIA derivano dal presente procedimento.

3. Determinazioni conclusive della Conferenza dei Servizi

Il Commissario dà quindi la parola ai componenti della CdS per esprimere la propria posizione.

Soggetto	Titoli rilasciati	Posizione
Rappresentante Unico Regionale (RUR)	Esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale art 5 DPR 357/97	Favorevole con le prescrizioni riportate nel parere del RUR e relativi allegati di cui alla nota prot. 0401557 del 21.10.2022 (Allegato B al presente verbale)
	Parere sulle indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica qualora fossero richieste varianti automatiche o varianti semplificate ex LR 65/14, D.P.G.R. 5/R/2020	
	Immersione in ambiente marino e attiguo di sedimenti marini, inerti e manufatti ex art. 109 D.Lgs.152/2006	
	Autorizzazione Idraulica per manufatti interferenti con reticolo idrografico regionale o interventi in fascia di rispetto ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018	
	Concessione per l'utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R	

Soggetto	Titoli rilasciati	Posizione
Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Valutazione Impatto Sanitario ex art 23 comma 2 D.lgs 152/2006 Atto di assenso ai fini della realizzabilità delle opere all'interno del SIN di Piombino ai sensi art 242ter D.lgs 152/2006 Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione ex art. 56 del Dlgs. 259/2003 Rilascio Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ex art.16 e art.17, c.2 D.Lgs. 105/2015 Valutazioni sulle attività soggette a prevenzione incendi a sensi del D.P.R. 151/11 Esercizio competenze in relazione al codice della navigazione ex Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327 Esercizio delle competenze di cui al D.Lgs. n. 42/2004 in relazione all'Autorizzazione paesaggistica ex D.Lgs. 42/2004 Verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006 Parere di competenza ai sensi della pianificazione di Bacino Concessione demaniale per occupazione terreni e apposizione servitù Cod. civ. articoli 822 e ss Autorizzazione ai sensi della normativa fiscale ex art. 19 D.Lgs. 374/90, tutela dell'erario in materia di dogane, accise e monopoli Nulla osta delle Forze Armate (Esercito, Marina, Aeronautica) per le servitù militari e per la sicurezza del volo a bassa quota e ulteriori competenze ai sensi dell'Ordinamento Militare Competenze in materia di concessione demaniale marittima Nulla osta per la sicurezza del volo da rilasciarsi da parte dell'Aeronautica civile, ai sensi del R.D. 327/1942 recante il Codice della Navigazione	Favorevole con le prescrizioni riportate nel parere del RUAS e relativi allegati di cui alla nota prot. 0400629 del 20/10/2022 (Allegato C al presente verbale)
Provincia di Livorno	Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92	Favorevole con le prescrizioni riportate nei pareri già inviati con nota Prot. 0346423 del 12/09/2022 (Allegato D al presente verbale) e nota Prot. 0354614 del 19/09/2022 (Allegato E al presente verbale)
Sindaco Comune di Piombino	Parere Sanitario del Sindaco ex comma 6 art. 29 quater del D.lgs 152/2006 e artt. 216 e 217 RD 1265/1934	Contraria
Comune di Piombino	Autorizzazione Paesaggistica ex art.146 D.Lgs. 42/2004, L.R.65/2014 Comunicazione o nulla osta per la Valutazione di Impatto acustico ai sensi dell'art. 8 c.4 o c.6 della L. 447/1995 . Verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 e smi, nonché parere di competenza sull'eventuale variante urbanistica Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92 Titolo edilizio per interventi edilizi afferenti al metanodotto ex DPR 380/2001 LR 65/2014	Contraria
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Concessione demaniale marittima e portuale ex art 18 legge 84/1994 e smi Variante PRP ex art 5 legge 84/1994	Favorevole con le condizioni e le prescrizioni riportate nel parere di cui alla nota prot. 0402591 del 21/10/2022 (Allegato F al presente verbale) Non necessaria

Soggetto	Titoli rilasciati	Posizione
Consorzio di Bonifica 5 – Toscana Costa	Parere/Nulla osta su interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012 Concessione per interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012	Assente
TELECOM ITALIA	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Favorevole con le indicazioni contenute nel parere inviato con nota prot. 298388 del 27/07/2022 (Allegato G al presente verbale)
E- distribuzione	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Favorevole con le indicazioni contenute nel parere inviato con nota Prot. 0352684 del 16/09/2022. (Allegato H al presente verbale)
A.S.A.- AIT	Parere su interferenze opere di competenza	Assente in riunione
TERNA	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Assente in riunione
ANAS S.p.A.	Parere su interferenze opere di competenza	Assente in riunione
Società Elettrica Ligure Toscana srl	Parere su interferenze opere di competenza	Assente in riunione

Si dà atto che:

- A.S.A.- AIT, assente in riunione, ha espresso un parere favorevole con condizioni, inviato con nota Prot.0379792 del 06/10/2022 (**Allegato L** al presente verbale);
- ANAS S.p.A., assente in riunione, ha espresso un parere favorevole, inviato con nota Prot. 0336901 del 02/09/2022;
- Società Elettrica Ligure Toscana srl, assente in riunione, ha espresso un parere favorevole con prescrizioni, inviato con nota prot. 0366742 del 27/09/2022 (**Allegato M** al presente verbale).

Il Commissario informa che è pervenuto un ulteriore parere integrativo del Comune di Piombino in data 20.10.2022 e chiede al Sindaco di indicare i punti aggiuntivi rispetto al precedente parere.

Il Sindaco di Piombino, in relazione al proprio parere sanitario integrativo inviato a mezzo PEC il 20 ottobre u.s., informa che il medesimo contiene nuove contestazioni e nuove eccezioni che, anche alla luce delle materie estremamente specifiche e complesse trattate, non sono sintetizzabili; necessiterebbe, infatti, di una lettura integrale che provvederò ad effettuare se espressamente richiesto. Il Sindaco reitera il proprio parere negativo; inoltre ritiene che non è in alcun modo possibile indicare le modifiche e le prescrizioni necessarie ai fini dell'assenso per tutte le motivazioni tecniche che sono comprese nei pareri espressi e nelle relative relazioni tecniche. Chiede altresì che il parere integrativo e i suoi allegati, inviati in data 20 ottobre 2022, siano acquisiti agli atti della presente conferenza di servizi.

Il Commissario acquisisce la documentazione e prende atto del parere negativo che, come richiesto dal Sindaco, si allega (**Allegato P** al presente verbale).

Passa quindi la parola al Dott. Favali che informa che anche il Comune di Piombino ha inviato un parere integrativo che contiene nuove contestazioni e nuove eccezioni in parte differenti anche a quelle del parere sanitario del Sindaco ed evidenzia che, anche alla luce delle materie estremamente specifiche e complesse trattate, non sono sintetizzabili; necessiterebbe, infatti, di una lettura integrale che provvederò ad effettuare se espressamente richiesto. Il Comune di Piombino reitera il proprio parere negativo; inoltre ritiene che non è in alcun modo possibile indicare le modifiche e le prescrizioni necessarie ai fini dell'assenso per tutte le motivazioni tecniche che sono comprese nei pareri espressi e nelle relative relazioni tecniche. Chiede altresì che il parere integrativo e i suoi allegati, inviati in data 20 ottobre 2022, siano acquisiti agli atti della presente conferenza di servizi.

Il Commissario acquisisce la documentazione e prende atto del parere negativo del Comune di Piombino che si allega (**Allegato Q** al presente verbale).

Propone quindi una interruzione della seduta e dispone di trasmettere i pareri integrativi del Sindaco e del Comune di Piombino a tutti i soggetti, ai fini di una verifica degli elementi aggiuntivi rispetto ai pareri già acquisiti ed esaminati.

I lavori della Conferenza sono sospesi alle ore 12:25 e riprendono alle ore 13:30.

Il Commissario chiede se nei pareri del Comune e del Sindaco di Piombino vi siano elementi di novità tali da determinare la necessità di ulteriori approfondimenti istruttori rispetto alle posizioni espresse.

Il RUR comunica che, dopo aver preso visione degli ulteriori pareri inviati, non avendo rilevato elementi che non siano già stati esaminati nel corso dell'istruttoria effettuata, ritiene di confermare la posizione favorevole già espressa.

Il RUAS ringrazia il Sindaco ed il Comune di Piombino per l'ulteriore contributo fornito, anche se appare tardivo per i tempi che ha avuto la conferenza e per come si è sviluppata. I contributi integrativi sono comunque stati visti. Ricorda che il RUAS assorbe tutte le posizioni delle amministrazioni statali ed è portatore di molteplici interessi per cui è necessario sintesi ed equilibrio di questi articolati interessi. Il RUAS, anche alla luce degli ulteriori elementi posti dal Comune e dal Sindaco di Piombino, in base all'istruttoria svolta, conferma la posizione favorevole già espressa.

Gli ulteriori soggetti presenti in Conferenza confermano anch'essi le posizioni favorevoli già espresse.

Il Commissario prende atto.

Il Dott. Favali del Comune di Piombino interviene manifestando il proprio disaccordo con il RUAS in riferimento alla tardività del parere presentato e ritiene l'affermazione pretestuosa visto che il proponente ha presentato documentazione integrativa fino al 17/10/2022 ed altri Enti hanno presentato pareri solo oggi; chiede che venga messa a verbale la durata della sospensione dei lavori della Conferenza per l'esame dei pareri del Sindaco di Piombino e del Comune di Piombino

Conclusioni del Commissario

Ai sensi dell'art. 14-ter, comma 7 della Legge 241/1990, la determinazione motivata di conclusione della conferenza è adottata sulla base delle posizioni prevalenti espresse dalle amministrazioni partecipanti alla conferenza tramite i rispettivi rappresentanti e si considera acquisito l'assenso senza condizioni delle Amministrazioni il cui rappresentante non abbia partecipato alle riunioni ovvero, pur partecipandovi, non abbia espresso ai sensi del comma 3 la propria posizione, ovvero abbia espresso un dissenso non motivato o riferito a questioni che non costituiscono oggetto della Conferenza.

Nel merito degli argomenti riportati nel parere contrario del Comune e del Sindaco di Piombino, la Conferenza, alla luce dell'istruttoria compiuta, ritiene che la posizione sia superabile, sulla base delle analisi e delle argomentazioni dei pareri e delle determinazioni rimessi dai Soggetti Competenti nelle materie trattate ed acquisiti nel presente procedimento. In particolare il parere ai sensi dell'art.29 quater del D.Lgs.152/06 sarà espresso nell'ambito del procedimento per il rilascio dell'AIA. In ogni caso l'istruttoria svolta ha rilevato che le criticità evidenziate sono superabili tenuto conto che:

In relazione ai Presupposti giuridici e normativi in materia di VIS e VIA: l'argomento è stato ampiamente trattato per l'impostazione del procedimento laddove sono state definiti i presupposti autorizzativi e relative competenze.

In particolare per gli aspetti della VIS il soggetto competente ad esprimersi è ISS che si è espresso nel corso della presente CdS per tramite del RUAS.

Per quanto alla VIA – si ricorda che il procedimento è esentato dallo svolgimento della VIA ai sensi del comma 3 dell'art. 5 del D.L. 50/2022 previa comunicazione alla Commissione Europea (vedi nota del MiTE in atti). Al fine di garantire il territorio e le popolazioni ivi insediate, il Commissario ha comunque invitato ai lavori della CdS anche i Soggetti competenti per l'analisi dei principali impatti al fine di introdurre eventuali misure di mitigazione degli impatti medesimi come definite in esito al presente procedimento ed indicate nelle posizioni espresse in CdS.

In relazione a quanto evidenziato per l'argomento industrie insalubri legato alla presenza/impiego di ipoclorito, gli esiti istruttori della Conferenza hanno evidenziato che gli effetti dello scarico, in termini di concentrazione di cloro, oltre che di delta termico, si esauriscono all'interno dell'area portuale; e comunque, nel Piano di Monitoraggio Ambientale sono stati previsti punti di campionamento per la verifica della qualità delle acque marino costiere, sia internamente che esternamente al porto, compreso uno specifico punto di monitoraggio in continuo per i parametri cloro e temperatura in corrispondenza dell'opera di presa dell'impianto ittico.

In ogni caso, per quanto riguarda le criticità evidenziate dal Sindaco sulla presunta vicinanza ai centri abitati, nel rapporto preliminare di sicurezza il Proponente dichiara che lo stoccaggio e la movimentazione delle sostanze pericolose per l'ambiente sarà effettuato con modalità operative e secondo procedure standard che rendono remota la possibilità di contaminazione di matrici ambientale e non vi sono quindi elementi che in questa fase facciano presumere l'insorgenza di rischi ambientali con ricadute di carattere sanitario. Comunque ulteriori approfondimenti saranno svolti come da norma in sede di rilascio dell'AIA e di valutazione da parte del CTR del rapporto definitivo di rischio relativo al progetto particolareggiato ai sensi dell'art. 17 dLgs 105/2015.

Per quanto ai contenuti della relazione di impatto sanitario, si ricorda che la documentazione è stata esaminata da ISS e successivamente integrata dal Proponente come da richieste formulate. In particolare:

- le metodologie per l'analisi dei dati ISTAT di mortalità sono state implementate;
- è stato eseguito un aggiornamento del profilo di salute della popolazione rispetto a quanto pubblicato nel rapporto SENTIERI V (2019);
- sono stati approfonditi gli impatti dovuti alla ingestione a seguito di potenziale inquinamento dell'acqua ed è stato confermato che, sia per le acque interne che esterne al porto, i valori di concentrazione di cloro sono pari ai valori previsti per le acque potabili;
- sono stati approfonditi gli aspetti del monitoraggio sanitario, che saranno in ogni caso concordati con gli Enti di competenza del territorio;
- sono stati effettuati aggiornamenti e approfondimenti dello stato di qualità dell'aria e sono stati forniti confronti con i limiti OMS 2021;
- è stata condotta una analisi della sensitività in termini di contributo incrementale dato dalle singole sorgenti emmissive, analizzando quindi separatamente il contributo della FSRU, della metaniera e dei No. 4 rimorchiatori;
- sono state approfondite delle condizioni anemologiche a livello diurno-notturno e stagionale che potrebbero determinare i picchi orari di ricaduta associati alla presenza dei rimorchiatori;
- sono state effettuate applicazioni modellistiche concernenti la dispersione di ulteriori inquinanti e micro-inquinanti; i risultati sono stati valutati sia con riferimento ai valori limite di qualità dell'aria vigenti stabiliti dalla normativa nazionale (D.Lgs. 155/2010) sia con i valori raccomandati dalle Linee Guida 2021 dell'OMS.

La documentazione è stata in ultimo ritenuta esaustiva ed idonea all'espressione del parere favorevole rimesso da ISS per il tramite del RUAS.

Per quanto riguarda gli aspetti concernenti il rischio di incidenti rilevanti si ricorda che la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite dal proponente, è stata esaminata dai Vigili del Fuoco e dal CTR mentre in relazione agli aspetti connessi all'operatività del porto e alla sicurezza in ambito portuale la documentazione è stata esaminata dalla Capitaneria di Porto.

Si evidenzia che la documentazione presentata, in relazione ai contenuti del Rapporto Preliminare di Sicurezza, ha consentito il rilascio del NOF da parte del CTR; per la successiva fase di redazione del Rapporto definitivo di Sicurezza sono state impartite osservazioni e prescrizioni.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alle emissioni in atmosfera, in esito alle richieste di integrazioni avanzate dall'ISS il proponente ha integrato la documentazione presentando, tra le altre cose, una versione revisionata dello "Studio Dispersione Atmosfera", finalizzata alla Valutazione di Impatto Sanitario.

Si fanno presente i seguenti aspetti:

- sono stati aggiornati gli scenari emissivi includendo l'inquinante SO₂ riferito ai rimorchiatori, per i quali è stata considerata una alimentazione a Marine Diesel Oil (MDO). Le simulazioni di dispersioni in atmosfera sono state integrate considerando (sempre in relazione ai rimorchiatori alimentati a MDO) le emissioni delle sostanze microinquinanti richieste (IPA, metalli pesanti, PCDD/F e NMVOC);
- In relazione alla rappresentatività delle centraline impiegate dal Proponente si evidenzia che, per la definizione della qualità dell'aria in ambito portuale, sono in corso studi all'interno del progetto Interreg AERNOSTRUM. Nell'ambito di tale progetto sono state attivate campagne di misure presso il Porto di Livorno e presso il porto di Portoferraio. Le campagne nel porto di Livorno sono tutte campagne indicative che rispondono ai requisiti definiti dal D.Lgs. 155/10 e quindi i risultati possono essere confrontati con i valori limite definiti dalla normativa D.Lgs.155/10. I parametri monitorati sono stati: PM₁₀, PM_{2,5} biossido di azoto, monossido di carbonio, biossido di zolfo e benzene. Nelle 5 postazioni studiate i valori degli indicatori rispettano completamente i valori limite definiti dalla normativa. I valori riscontrati in funzione della postazione monitorata si collocano tra i valori rilevati nelle postazioni di fondo della rete regionale di Livorno o intermedi tra postazioni di fondo e la postazione di traffico. Nel caso di Portoferraio si sottolinea che l'intervallo temporale in cui è stato condotto il monitoraggio non rispetta i requisiti sulla copertura delle stagioni previsti dal D.Lgs. 155/10 e quindi il confronto con i parametri normativi è stato fatto a scopo indicativo. Tuttavia è stato scelto il periodo di maggior afflusso di navi e di traffico veicolare. I valori degli indicatori degli inquinanti monitorati sono molto inferiori rispetto ai valori limite previsti dalla normativa nel periodo di indagine, che può essere considerato il più critico data la concomitanza con il periodo estivo. I valori di particolato e il biossido di azoto sono poco più elevati rispetto a quelli del fondo urbano registrati nello stesso periodo dalle stazioni della Zona Costiera della rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria. In base a questi dati risulta verosimile ritenere che anche nel porto di Piombino i livelli di qualità dell'aria per i parametri sopra riportati siano simili;
- il PMA, che include attività di monitoraggio ante-operam e in fase operativa, prevede comunque la raccolta di dati in corrispondenza dei centri abitati.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi all'ambiente marino e alle possibili interferenze con le attività di itticultura, in esito alle richieste di integrazioni avanzate da ARPAT, il proponente ha fornito chiarimenti ed integrato la documentazione che è stata ritenuta esaustiva.

Si fanno presente i seguenti aspetti:

- sono stati forniti i dettagli sul calcolo di dispersione del cloro e del gradiente termico di temperatura, svolto a crescente grado di dettaglio, per tutta l'area prossima al punto di ormeggio della nave FSRU, ivi compreso l'imbocco degli impianti di itticoltura;
- in relazione alla valutazione dei possibili cambiamenti delle caratteristiche chimiche dell'acqua stessa come pH, CO2 ecc., sulla base degli studi modellistici effettuati, non sono state evidenziate alterazioni dei parametri chimico-fisici. Il PMA delle acque marino costiere, già previsto dal proponente, è stato oggetto di valutazione da parte degli SCA che in conclusione ne hanno richiesto l'integrazione/ottimizzazione tramite l'indicazione di specifiche condizioni;
- in merito alla segnalata incongruenza delle correnti considerate per le simulazioni di dispersione termica e chimica ed il documento Idrodinamica costiera e dell'area portuale, si evidenzia che le correnti considerate in quest'ultimo studio sono relative alle velocità della corrente massima che si può verificare all'interno del porto di Piombino nella zona in cui verrà ormeggiata la FSRU al fine di progettare il sistema di ormeggio della nave e pertanto non sono da tenere a riferimento per lo studio della dispersione termica e chimica.

Per quanto riguarda le interferenze del progetto con le acque sotterranee e il suolo, in area SIN, si fa presente che il MITE Direzione generale USSRI ha rilasciato il nulla osta di cui all'art. 242-ter del d. Lgs. 152/06, previa acquisizione del parere di ARPAT (elaborato di concerto con ISPRA) nel quale l'Agenzia concorda con il proponente sull'assenza di modifiche sostanziali al modello concettuale nelle aree di intervento.

Si fanno presente i seguenti aspetti:

- con riferimento al tratto sottomarino della condotta, la tecnica prescelta in trenchless direct pipe consentirà di non interferire con l'ambiente marino;
- le aree del SIN a terra interessate dal progetto risultano essere state caratterizzate, pertanto quanto previsto dall'art.25 del DPR 120/17 è applicabile al progetto e il proponente ha correttamente seguito le procedure;
- il progetto prevede che, nel tratto in area SIN, i terreni che – in base agli esiti della caratterizzazione in corso d'opera - risulteranno non conformi ai limiti normativi vigenti saranno oggetto di rimozione e conferimento ad impianti di recupero/smaltimento in qualità di rifiuti.

Per quanto riguarda gli aspetti relativi alla componente agenti fisici, in esito alle richieste di integrazioni avanzate da ARPAT per la valutazione dell'impatto acustico delle opere a terra in fase di cantiere, il proponente ha fornito chiarimenti ed integrato la documentazione che è stata ritenuta esaustiva.

Si fanno presente i seguenti aspetti:

- sono stati individuati i ricettori prossimi alla futura ubicazione della FSRU (porto di Piombino) e dell'impianto di correzione dell'Indice di Wobbe (località Vignarca) e successivamente verificate le classi di appartenenza rispetto alla Zonizzazione acustica del Comune di Piombino: l'area portuale è in Classe acustica VI e V, i ricettori sono in classe III, IV e V;
- lo Studio previsionale di impatto acustico redatto per la fase di esercizio prende in esame le emissioni sonore relative sia all'attività del terminale FSRU, ormeggiato nella banchina est della darsena nord del Porto di Piombino in piena area industriale, sia all'operatività dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe. Le valutazioni presenti nello studio mostrano un'influenza trascurabile delle emissioni sonore sul clima acustico delle aree interessate, anche in considerazione della lontananza dei potenziali ricettori, nel caso del terminale FSRU, oppure del confinamento delle sorgenti in strutture edilizie acusticamente isolanti nel caso dell'impianto Wobbe;
- per quanto riguarda il possibile impatto del rumore subacqueo sulle specie marine sensibili, pur in mancanza di valutazioni specifiche, considerato il posizionamento del terminale in un ambito portuale già interessato da una significativa attività marittima, è possibile ritenere che il progetto non comporti incrementi significativi rispetto al clima acustico già esistente nell'ambiente marino interessato sia in relazione alle attività svolte sul terminale sia in relazione al transito delle navi metaniere;
- per quanto attiene alla fase di cantiere i risultati delle valutazioni mostrano il sostanziale rispetto di tutti i limiti di legge nel caso delle lavorazioni associate al terminale FSRU mentre è possibile il superamento dei limiti, con particolare riferimento al limite di immissione differenziale e a quello di emissione, nel caso della posa in opera delle tubazioni e della realizzazione dell'impianto Wobbe. L'eventuale necessità di deroghe temporanee dei limiti normativi per le attività di cantiere verrà definita in fase esecutiva;
- il progetto esecutivo dovrà contenere una relazione con nuove e specifiche valutazioni di dettaglio dell'impatto acustico per le fasi di cantiere più rumorose, da cui si possa desumere il rispetto dei limiti della deroga in prossimità dei ricettori;
- il certificato di calibrazione del fonometro utilizzato per effettuare le misure, svolte dall'11 al 13 Maggio 2022, risulta emesso in data 14 settembre 2020, pertanto all'interno del periodo di validità di 2 anni previsto dal Decreto del 16 Marzo 1998.

In relazione alla verifica di compatibilità urbanistica e alla coerenza con gli atti di governo di livello locale si evidenzia quanto segue:

- riguardo agli elementi di incoerenza o possibile contrasto con alcune parti degli strumenti urbanistici comunali attualmente vigenti, si fa presente che, l'autorizzazione unica di cui all'art.5 del DL 50/2022 ha effetto di

variante degli strumenti urbanistici vigenti. Ne consegue che il rilascio dell'autorizzazione comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del DPR 327/2001. Coerentemente con quanto sopra espresso e anche con l'art. 9 co.2 della LR 65/2014, nel procedimento in oggetto, non trovano applicazione le disposizioni di cui al Titolo II della LR 65/2014 relative alle procedure ordinarie e semplificate per la formazione degli atti di governo del territorio e delle loro varianti.

Quanto sopra in sintesi di quanto già analizzato ed argomentato nei pareri e contributi complessivamente acquisiti nell'ambito del presente procedimento.

Sulla base delle posizioni prevalenti espresse dai Soggetti partecipanti alla conferenza tramite i rispettivi rappresentanti, valutato per quanto sopra espresso il dissenso del Sindaco e del Comune di Piombino, la Conferenza dei servizi si conclude, agli effetti di cui all'articolo 14 ter della legge 241/1990, con l'espressione della posizione favorevole al rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 5 del d.l. 50/2022 per il periodo di anni tre con decorrenza dall'esercizio dell'impianto.

Il presente verbale è approvato mediante apposito atto commissariale che costituisce determinazione conclusiva della presente conferenza e sostituisce ad ogni effetto tutti gli atti di assenso, comunque denominati, di competenza delle amministrazioni e dei gestori di beni o servizi pubblici interessati. La suddetta determinazione è subordinata al rispetto delle condizioni, raccomandazioni e suggerimenti come sopra identificati.

I lavori della presente Conferenza risultano documentati, oltre che nel presente verbale, anche nei verbali delle precedenti riunioni del 19/09/2022 e del 07/10/2022 che qui si intendono integralmente richiamati e che si allegano (**Allegato N e Allegato O**)

Alle ore 13:52 il Commissario conclude i lavori della Conferenza dei Servizi e dispone la trasmissione del verbale a tutti i Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi per la sottoscrizione con apposizione di firma digitale.

Firenze, 21 Ottobre 2022

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Rappresentante	Firma
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento del Coordinamento Amministrativo – Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Donato Attubato (RUAS - nominato con DPCM 8 luglio 2020)	<i>Firmato digitalmente</i>
Regione Toscana	Edo Bernini RUR (nominato con Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022)	<i>Firmato digitalmente</i>
Provincia di Livorno	Irene Nicotra	<i>Firmato digitalmente</i>
Sindaco Comune di Piombino	Francesco Ferrari	<i>Firmato digitalmente</i>
Comune di Piombino	Luca Favali	<i>Firmato digitalmente</i>
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Luciano Guerrieri	<i>Firmato digitalmente</i>
TELECOM ITALIA	Alessandro Monti	<i>Firmato digitalmente</i>
ENEL distribuzione	Luigi Vernizzi	<i>Firmato digitalmente</i>

Il Commissario

Eugenio Giani
(*Firmato digitalmente*)

Allegati:

- A) Documento di controdeduzioni e relativi allegati;
- B) Parere RUR nota prot. 0401557 del 21/10/2022;

- C) Parere del RUAS nota prot. 0400629 del 20/10/2022;
- D) Parere della Provincia di Livorno nota prot. 0346423 del 12/09/2022;
- E) Parere della Provincia di Livorno nota prot. 0354614 del 19/09/2022;
- F) Parere dell'Autorità di Sistema Portuale nota prot. 0402591 del 21/10/2022;
- G) Parere TIM – Telecom nota prot. 298388 del 27/07/2022;
- H) Parere di E-distribuzione nota 0352684 del 16/09/2022;
- L) Parere di ASA nota Prot.0379792 del 06/10/2022;
- M) Parere Società Elettrica Ligure Toscana nota prot. 0366742 del 27/09/2022;
- N) Verbale CdS del 19.09.2022;
- O) Verbale CdS del 07.10.2022;
- P) Parere del Sindaco di Piombino acquisito in CdS;
- Q) Parere del Comune di Piombino acquisito in CdS.

Documento di controdeduzioni alle osservazioni

pervenute sul Progetto “FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti”

presentato da SNAM FSRU Italia

(posizione regionale del 17.10.2022)

1. Inquadramento normativo e procedurale

1.1 La normativa e gli atti di riferimento

1.2 L'istanza presentata dal Snam FSRU Italia e le successive integrazioni e ottimizzazioni progettuali

1.3 La partecipazione al procedimento finalizzato all'autorizzazione

1.4 Le osservazioni pervenute

1.5 Le controdeduzioni richieste dal Commissario

2. Analisi delle osservazioni

2.1 Classificazione delle osservazioni

2.2 Analisi generale di tipo statistico

3. Controdeduzioni alle osservazioni

3.1 Controdeduzioni – elementi di sintesi

1. Inquadramento normativo e procedurale

1.1 La normativa e gli atti di riferimento

Il DL 50/2022 “*Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi Ucraina*” all’art.5 contiene le disposizioni per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione; le opere finalizzate all’incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti. Per la realizzazione di tali opere l’art.5 del DL 50/2022 dispone, tra le altre cose:

- la nomina di un Commissario di Governo per il rilascio dell’autorizzazione alla costruzione e all’esercizio dell’opera nell’ambito di un procedimento unico da concludersi entro 120 gg dalla presentazione dell’istanza;
- l’esenzione dal procedimento di VIA di cui all’articolo 6, comma 11, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 previa comunicazione alla Commissione Europea;
- la necessità da parte delle amministrazioni a qualunque titolo interessate nelle procedure autorizzative di attribuire ad esse priorità e urgenza negli adempimenti e nelle valutazioni di propria competenza, anche ai fini del rispetto del termine di 120 gg;
- che l’autorizzazione ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché di approvazione della variante al piano regolatore portuale, ove necessaria, e che la variante urbanistica comporta l’assoggettamento dell’area a vincolo preordinato all’esproprio;
- la presentazione dell’istanza da parte dei soggetti interessati entro 30 gg dalla nomina del Commissario Governativo.

Il Presidente pro tempore della Regione Toscana Eugenio Giani, con DPCM 8 giugno 2022, è stato nominato Commissario straordinario di Governo (di seguito Commissario) per la realizzazione delle opere e delle infrastrutture finalizzate all’incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione nella Regione Toscana. Il Commissario si avvale dell’amministrazione regionale e degli organi periferici delle amministrazioni centrali e territoriali competenti.

Nella sua prima Ordinanza (n.86 del 28.06.2022) il Commissario ha costituito l’ufficio di avvalimento, individuando le prime strutture interessate appartenenti all’amministrazione regionale ed ad organi periferici delle amministrazioni centrali nonché territoriali. Tale ordinanza è stata successivamente integrata con Ord.103 del 27.07.2022, Ord.112 del 24.08.2022, Ord.113 del 01.09.2022 e Ord. 134 del 29.09.2022.

Le strutture a supporto del Commissario risultano pertanto le seguenti:

1. organi periferici delle amministrazioni centrali:

- Avvocatura distrettuale di Stato di Firenze, mediante suo delegato;
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, mediante individuazione della struttura competente;
- VVFF – direzione regionale Toscana, mediante individuazione della struttura competente;
- Comitato Tecnico Regionale per la prevenzione incendi, attesa la specifica competenza tecnica di tale struttura, sentita anche la Direzione regionale dei VVFF già componente del medesimo ufficio;
- ufficio competente in materia di espropri costituito presso il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) per il procedimento di esproprio ai sensi dell’art.5 del D.L. 50/22;
- Direzione generale valutazione ambientale – Divisione V;
- Direzione generale infrastruttura e sicurezza – Divisione IV;
- Direzione generale risanamento ambientale;

2. amministrazioni regionale e territoriali:

2.1. REGIONE TOSCANA

- Direzione Generale della Giunta regionale:
Settore Contratti

Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi

Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo della regione;

- Direzione Competitività della Toscana e autorità di gestione:

- Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici:

Settore Attività legislativa e giuridica

- Direzione Ambiente ed energia:

Settore VIA-VAS;

Settore Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamento Atmosferico;

Settore Bonifiche e "Siti Orfani" PNRR

Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali

Settore Tutela della Natura e del Mare;

- Direzione Mobilità, infrastrutture e TPL:

Settore Logistica e cave

- Direzione Agricoltura e sviluppo rurale:

Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (flags).

2.2. ARPAT

2.3. I.R.P.E.T. (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana).

1.2 L'istanza presentata dal Snam FSRU Italia e le successive integrazioni e ottimizzazioni progettuali

La Società SNAM FSRU Italia s.r.l. (di seguito Proponente) il 29.06.2022 ha presentato al Commissario istanza per l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022 dell'opera denominata "FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti" presentando la correlata documentazione tecnica e progettuale.

L'elenco degli elaborati presentati da Snam con l'istanza del 29.06.2022 è riportato in Allegato A1 (Allegato A1 – Documentazione progettuale iniziale).

Il Commissario con Ordinanza 97 del 20.07.2022 ha dato avvio al procedimento unico ai sensi dell'articolo 7 della legge 241/90, da concludersi entro 120 giorni dalla data di ricezione della istanza, per il rilascio della autorizzazione di cui all'articolo 5 del D.L. 50/2022 per la localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino per tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave; ha altresì dato mandato al Direttore della Direzione Ambiente ed Energia di procedere all'indizione della conferenza dei servizi al fine di acquisire pareri, nullaosta, intese, concessioni e ogni altro atto necessario per il rilascio dell'autorizzazione unica sopra richiamata.

Il 30.08.2022 il Proponente, a seguito delle richieste di integrazioni formulate dai soggetti invitati alla Conferenza dei Servizi indetta ai sensi della L. 241/90, ha provveduto all'invio al Commissario della documentazione integrativa articolata nei documenti riportati in Allegato A2 (Allegato A2 – Integrazioni Proponente 30.08.2022).

Il 04.10.2022, 07.10.2022, 12.10.2022 e 17.10.2022 Snam ha fornito ulteriori chiarimenti nonché ottimizzazioni progettuali in risposta alle ulteriori richieste dei soggetti invitati in CdS riportati in Allegato A3 (Allegato A3 – Chiarimenti ed ottimizzazioni progettuali).

Tutta la documentazione progettuale, gli elaborati grafici e valutativi sono stati pubblicati nella pagina web del Commissario nella sezione "Istanza e documentazione progettuale" e resi consultabili liberamente da tutti i soggetti compreso il pubblico.

Ad eccezione di quanto sopra non è stato pubblicato, su richiesta motivata dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale (nota prot. 0333629 del 31/08/2022) e dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino (nota prot. 0334007 del 01/09/2022), il documento predisposto dal Proponente, in risposta alle richieste di integrazioni formulate dai soggetti di cui sopra, denominato "Linee Guida del Progetto di Security" in considerazione del fatto che tale elaborato è composto integralmente da elementi che sono oggetto e contenuto della Valutazione di sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.A. - Port Facility Security Assessment) e del successivo Piano di sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.P. - Port Facility Security Plan) e che il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali –

approvato nell'ultima sua versione con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili n. 59 in data 17.03.2022 – nella Parte III (Impianti portuali) prevede la protezione dell'accesso o divulgazione non autorizzati tanto per i contenuti del P.F.S.A. (Par. 4.3.5) quanto per quelli del P.F.S.P. (Par. 5.6.1). In senso generale anche il D.Lgs. n. 203/2007 all'art. 13 prevede che *“le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza del porto sono da considerarsi informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza e pertanto ne è vietata la divulgazione a chi non ha necessità di conoscere”*.

In ultimo, in relazione alla normativa sulla protezione dei dati personali, il Proponente, con nota prot. 0291673 del 21/07/2022 ha comunicato al Commissario *“per quanto di competenza, il proprio nulla osta alla pubblicazione dell'istanza presentata per l'Emergenza Gas - Incremento della capacità di rigassificazione: FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti per il rilascio dell'autorizzazione unica ex art. 5 del c.d. “Decreto aiuti” e dei relativi allegati.”*

1.3 La partecipazione al procedimento finalizzato all'autorizzazione

Nell'ambito dell'Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata “FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti” in Comune di Piombino il Commissario, ai sensi dell'Ordinanza n. 97 del 20 luglio 2022 ha disposto:

“4. di assicurare la partecipazione allo svolgimento del procedimento mediante:

- l'invito in conferenza dei servizi anche dei soggetti competenti in materia ambientale;

- mettendo a disposizione del pubblico, fatte salve le esigenze di riservatezza, lo studio ambientale (SIA) e il progetto sul sito web del Commissario, unitamente a specifico avviso al pubblico che dettagli le modalità di partecipazione;”.

Ai fini della trasparenza e della partecipazione pubblica al procedimento, è stata creata apposita pagina web sul sito della Regione (<https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>) con la pubblicazione di tutti gli atti relativi a:

- norme e atti statali;
- ordinanze e note del Commissario;
- istanza Snam e documentazione progettuale;
- partecipazione - osservazioni del pubblico;
- conferenza dei servizi - pareri e contributi.

In particolare nella sezione *“partecipazione - osservazioni del pubblico”* sono stati pubblicati gli avvisi al pubblico per l'invio di osservazioni:

- avviso al pubblico del 21.07.2022;
- avviso al pubblico del 28.07.2022 (ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio);
- avviso al pubblico del 31.08.2022;

ed è stata messa a disposizione la modulistica da utilizzare per la presentazione delle osservazioni. La sezione contiene infine:

- tutte le osservazioni presentate alla specifica pagina <https://www.regione.toscana.it/-/osservazioni-del-pubblico>;
- le controdeduzioni formulate da Snam in data 09.09.2022 e 03.10.2022.

Considerato che, ai sensi dell' art.5, comma 4 del D.L.50/2022, le comunicazioni agli interessati di cui agli artt.7, 8 e 14, comma 5 della legge 7 agosto 1990 n. 241 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'art.11 del D.P.R. 27 del 2001, in data 28.07.2022 è stato pubblicato specifico avviso contenente l'elenco dei fogli e delle particelle interessati dalla fascia del vincolo preordinato all'esproprio (VPE) e dalle aree soggette ad occupazione temporanea. L'avviso è stato altresì pubblicato per 30 giorni consecutivi, decorrenti dal giorno 28.07.2022, anche sull'Albo Pretorio del Comune di Piombino e su un quotidiano a diffusione nazionale (28.07.2022 QN) e su un quotidiano a diffusione locale (28.07.2022 Il Tirreno), disponendo il termine di 30 gg per la presentazione di osservazioni al Commissario.

La partecipazione si è articolata in due fasi:

1. la prima, della durata di 30 giorni, per la presentazione delle osservazioni sulla documentazione progettuale iniziale depositata dal Proponente con istanza del 29.06.2022 (avviso del 21.07.2022);

2. la seconda, della durata di 15 giorni, per la presentazione delle osservazioni sulla documentazione integrativa presentata dal Proponente a seguito delle richieste avanzate dai componenti della CdS (avviso del 31.08.2022).

1.4 Le osservazioni pervenute

Sono pervenute al Commissario n. 79 osservazioni i termini dettati negli dagli avvisi e n. 7 osservazioni oltre detti termini.

Le osservazioni presentate sulla documentazione iniziale, nei termini stabiliti, sono n.62 come da seguente elenco:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
1	Consiglieri comunali del Comune di Pisa	Prot. 0299737 del 28/07/2022
2	Osservante 1	Prot. 0305175 del 03/08/2022
3	Comitato salute pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. 0308958 del 04/08/2022
4	Osservante 2	Prot. 0312311 del 08/08/2022
5	Osservante 3	Prot. 0314310 del 09/08/2022 e nota integrativa prot. 0319763 del 16.08.2022
6	Osservante 4	Prot. 0314540 del 09/08/2022
7	Osservante 5	Prot. 0314543 del 09/08/2022
8	Osservante 6	Prot. 0315491 del 10/08/2022
9	Osservante 7	Prot. 0315493 del 10/08/2022
10	Osservante 8	Prot. 0316245 del 10/08/2022
11	Comune di Suvereto	Prot. 0316247 del 10/08/2022 e Prot. 0317385 del 11/08/2022
12	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0318655 del 12/08/2022
13	CGIL Grosseto	Inviato per mail
14	Osservante 9	Prot. 0318672 del 12/08/2022
15	Osservante 10	Prot. 0318676 del 12/08/2022
16	Osservante 11	Prot. 0318679 del 12/08/2022
17	Osservante 12	Prot. 0318653 del 12/08/2022
18	Osservante 13	Prot. 0318651 del 12/08/2022
19	Osservante 14	Prot. 0318654 del 12/08/2022
20	WWF	Prot. 0318652 del 12/08/2022
21	Arcipelago Toscano di ITALIA NOSTRA	Prot. 0319760 del 16/08/2022
22	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0319764 del 16/08/2022
23	Forum Ambientalista	Prot. 0319765 del 16/08/2022
24	Osservante 15	Prot. 0319761 del 16/08/2022
25	Venere Società Cooperativa	Prot. 0319766 del 16/08/2022
26	Osservante 16	Osservazione del 16/08/2022
27	Osservante 17	Prot. 0320073 del 16/08/2022
28	Osservante 18	Prot. 0320079 del 16/08/2022
29	Osservante 19	Prot. 0320089 del 16/08/2022
30	Osservante 20	Prot. 0320091 del 16/08/2022
31	Osservante 21	Prot. 0320104 del 16/08/2022
32	Osservante 22	Prot. 0320894 del 17/08/2022
33	Osservante 23	Prot. 0320897 del 17/08/2022
34	Osservante 24	Prot. 0320896 del 17/08/2022
35	Osservante 25	Prot. 0320907 del 17/08/2022
36	Agroittica Toscana Società Agricola	Prot. 0319893 del 17/08/2022
37	Comitato Salute Pubblica Piombino	Prot. 0320895 del 17/08/2022
38	Comune di Follonica	Prot. 0321995 del 18/08/2022
39	Osservante 26	Prot. 0321996 del 18/08/2022

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
40	Osservante 27	Prot. 0322488 del 18/08/2022
41	Osservante 28	Prot. 0323092 del 19/08/2022
42	Lista civica lavoro e ambiente Piombino	Prot. 0323077 del 19/08/2022
43	Osservante 29	Prot. 0323133 del 19/08/2022
44	Liste civiche dei Comuni della Val di Cornia	Prot. 0323188 del 19/08/2022
45	Comune di San Vinzenzo	Prot. 0323134 del 19/08/2022
46	Comitato salute pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. 0323659 del 22/08/2022
47	Osservante 30	Prot. 0323660 del 22/08/2022
48	Osservante 31	Prot. 0323661 del 22/08/2022
49	Osservante 32	Prot. 0323665 del 22/08/2022
50	Osservante 33	Prot. 0323663 del 22/08/2022
51	Comitato salute pubblica Piombino e la Piazza Val di Cornia	Prot. 0323664 del 22/08/2022
52	Associazione Idra	Prot. 0323662 del 22/08/2022
53	Osservante 34	Prot. 0323672 del 22/08/2022
54	Osservante 35	Prot. 0323681 del 22/08/2022
55	Osservante 36	Prot. 0323694 del 22/08/2022
56	Osservante 37	Prot. 0323707 del 22/08/2022
57	Rete legalità per il clima e fuori dal fossile	Prot. 0323699 del 22/08/2022
58	Osservante 38	Prot. 0323711 del 22/08/2022
59	Osservante 39	Prot. 0323718 del 22/08/2022
60	Osservante 40	Prot. 0323726 del 22/08/2022
61	Confimpresa	Prot. 0323749 del 22/08/2022
62	Movimento per la sostenibilità e per la difesa del territorio	Prot. 0323743 del 22/08/2022

Le osservazioni afferenti la procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio presentate nei termini stabiliti sono n.2, di seguito elencate:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
63	Società Cooperativa La Chiusa Pontedoro	Prot. 0327301 del 25/08/2022
64	Comune di Piombino	Prot. 0330004 del 29/08/2022

Le osservazioni presentate sulla documentazione integrativa nei termini stabiliti sono n. 15 di seguito elencate:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
65	Comune di Campiglia Marittima	Prot. 0341038 del 07/09/2022
66	Osservante 41	Prot. 0342101 del 08/09/2022
67	Osservante 42	Prot. 0344722 del 09/09/2022
68	Osservante 43	Prot. 0323188 del 19/08/2022
69	Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. 0346293 del 12/09/2022
70	Osservante 44	Prot. 0346296 del 12/09/2022
71	Osservante 45	Prot. 0347315 del 13/09/2022
72	Osservante 46	Prot. 0347316 del 13/09/2022
73	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0348975 del 14/09/2022
74	Osservante 47	Prot. 0348976 del 14/09/2022
75	Osservante 48	Prot. 0350845 del 15/09/2022
76	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0354527 del 19/09/2022
77	Piombino Logistics S.p.A	Prot. 0352682 del 16/09/2022
78	JSW Steel Italy Piombino S.p.A	Prot. 0352682 del 16/09/2022
79	Associazione di volontariato Idra	Prot. 0352685 del 16/09/2022

Sono pervenute inoltre, fuori dai termini indicati nei sopra richiamati avvisi al pubblico le seguenti osservazioni:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
80	Osservante 49	Prot. 0352686 del 16/09/2022
81	PIM	Prot. 0353486 del 16/09/2022
82	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0354527 del 19/09/2022
83	Italia Nostra Arcipelago Toscano	Prot.0356755 del 20/09/2022
84	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.0386400 del 11/10/2021
85	Fratelli Neri S.p.a.	Prot. 0381782 del 07/10/2022
86	Il Comitato Salute Pubblica Piombino val di Cornia La Piazza Val di Cornia Il Gazebo 8 giugno contro il rigassificatore Il Comitato Liberi Insieme per la salute	Prot. 0386400 del 11.10.2022

1.5 Le controdeduzioni richieste dal Commissario

Il Commissario, attraverso le strutture di cui si avvale, con note prot. 0330971 del 30.08.2022, prot. 0331690 del 30.08.2022 e prot. 0363175 del 23.09.2022, ha richiesto al Proponente di formulare le proprie controdeduzioni alle osservazioni del pubblico.

Il proponente ha inviato la seguente documentazione:

- Prot. 0344717 Data 09/09/2022 – Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del Pubblico (parte I e parte II) e Allegato I;
- Prot 0373954 Data 03/10/2022 Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del Pubblico.

Il Commissario, in coerenza con quanto disposto nell’Ordinanza 97 del 20.07.2022, ha inoltre richiesto ai Soggetti Competenti in materia Ambientale invitati in CdS di formulare, ciascuno per le proprie competenze, elementi di controdeduzione alle osservazioni presentate dal pubblico.

In particolare:

- con nota prot. 0379055 del 05/10/2022 ha inviato agli SCA di livello nazionale invitati in CdS una *“Richiesta contributo per analisi e controdeduzione alle osservazioni pervenute e ai pareri inviati dal Comune di Piombino.”*;
- con nota port. 0372603 del 30/09/2022 ha richiesto *“Controdeduzioni alle osservazioni”* ai soggetti invitati alla Conferenza interna e rappresentati dal RUR (Rappresentante Unico Regionale) in CdS, presieduta dal RUR .

Le note sopra richiamate riportavano in allegato i seguenti documenti elaborati dagli Uffici a supporto del Commissario e finalizzati a fornire strumenti per una lettura più rapida ed efficiente delle osservazioni del pubblico:

- *“Classificazione delle osservazioni in relazione ai contenuti trattati e indicazione soggetti a supporto”* che identifica 4 macro-categorie e 25 temi nei quali sono articolate le osservazioni.
- *“Elenco osservazioni con sintesi e classificazione per argomenti”* che contiene la sintesi di ogni osservazione e i correlati temi da essa trattati.

I documenti di cui sopra, redatti quali strumenti a supporto degli SCA ma anche che come strumenti metodologici per l’impostazione del presente documento di controdeduzioni, sono illustrati nei successivi paragrafi.

2. Analisi delle osservazioni

2.1 Classificazione delle osservazioni

Le strutture di supporto al Commissario hanno preso in esame tutte le osservazioni pervenute e hanno predisposto 2 strumenti operativi messi a disposizione dei SCA al fine di ottimizzare e rendere l'analisi controdeduttiva più efficace ed efficiente.

Come indicato al paragrafo precedente gli strumenti utilizzati sono due tabelle:

- “*Classificazione delle osservazioni in relazione ai contenuti trattati e indicazione soggetti a supporto*” nella quale vengono individuate 4 “macro aree tematiche” oggetto di osservazione a loro volta suddivise in un totale di 25 argomenti di dettaglio. Per ogni argomento è stato indicato il soggetto invitato in CdS a supporto del Commissario e quindi chiamato a fornire elementi di analisi e controdeduzione riferite allo specifico argomento di competenza (Allegato A4);
- “*Elenco osservazioni con sintesi e classificazione per argomenti*” nella quale le osservazioni, numerate progressivamente, sono state sintetizzate e nell'ultima colonna sono stati indicati gli argomenti trattati secondo la numerazione attribuita agli stessi nel documento precedente (Allegato A5).

Si riportano di seguito le 4 “macro aree tematiche” oggetto di osservazioni e i 25 argomenti di dettaglio.

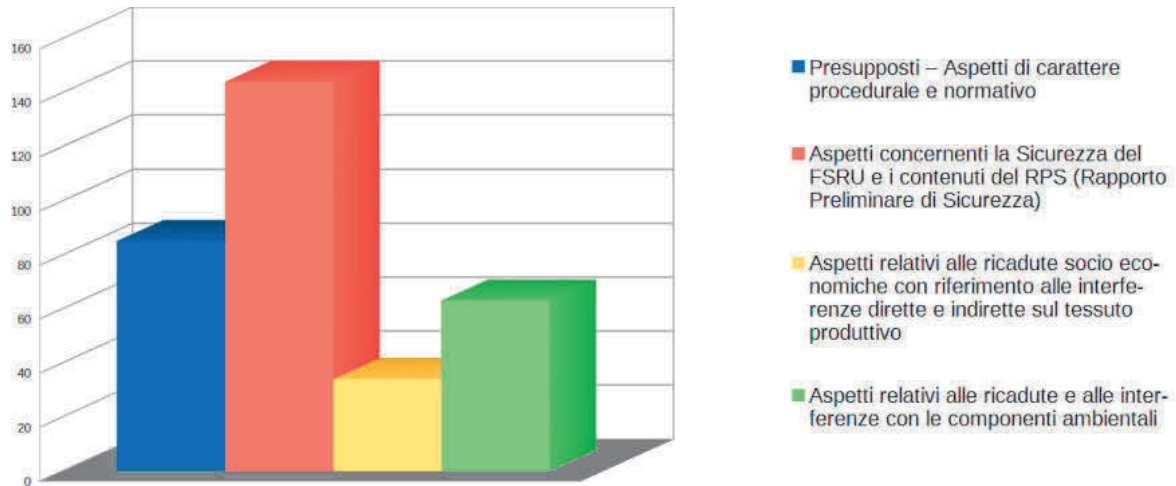
Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo	
1	Le analisi e i dati energetici proposti da Snam in relazione alla produzione/fabbisogni/import ed export di gas non sono coerenti e sufficienti a supporto della necessità di rigassificatori.
2	Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.
3	Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fidejussione a copertura eventuali danni.
4	Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della RT Giani a Commissario di Governo per il FSRU Piombino
5	Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.
6	Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam
7	Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell'AIA.
Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)	
8	Analisi di rischio svolte su nave “similare” e non su Golar Tundra
9	Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali “basso rischio” o “rischio trascurabile” ecc.. Non valutato correttamente l'incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.
10	Rischio connesso ad attentati e a presenza ordigni bellici fondale darsena non trattato nel RPS.
11	Carenze analisi compatibilità territoriale e rinvio all'AdSP del compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001. Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili Snam segnala solo la categoria F (Area entro i confini dello stabilimento - Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) ma in tale area ricade invece una porzione di mare destinata all'ingresso al porto (oltre la metà) e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri (crociere e traghetti) con a bordo migliaia di persone.
12	Mancata analisi sicurezza impianto correzione indice Wobbe
13	Mancata individuazione procedure di allarme/messa in sicurezza della popolazione. Definizione di piani di evacuazione

14	Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)
15	Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi non possono più essere classificati come improbabili o rari.
16	Rappresentazione aree di danno nel RPS. Esiguità delle aree anche in relazione ad altri FSRU: tale circostanza fa escludere a priori effetti domino con altri impianti. Non è chiaro quali saranno le prescrizioni all'interno delle varie aree di danno anche considerando che l'involuppo intercetta il canale di accesso al porto per un ampio tratto. Terminale OLT presenta 3 fasce: "di interdizione totale" fino a 2 miglia nautiche; "di limitazione" compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi "di preavviso" compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.
Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo	
17	Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto). Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro).Carenze dell'analisi socio-economica.
18	Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticultura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.
Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali	
19	Impatti acustici in fase di cantiere (gasdotto) ed in esercizio (FSRU, impianto correzione indice di Wobbe). Carenza degli studi
20	Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene). VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.
21	Impatti su Riserva e siti RN2000 (VINCA)
22	Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina
23	Carenza delle conoscenze e degli studi idrodinamici e correntometrici dentro e fuori dalla darsena (condizioni meteo marine) ai fini dello studio della dispersione chimica e termica
24	Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS

2.2 Analisi generale di tipo statistico

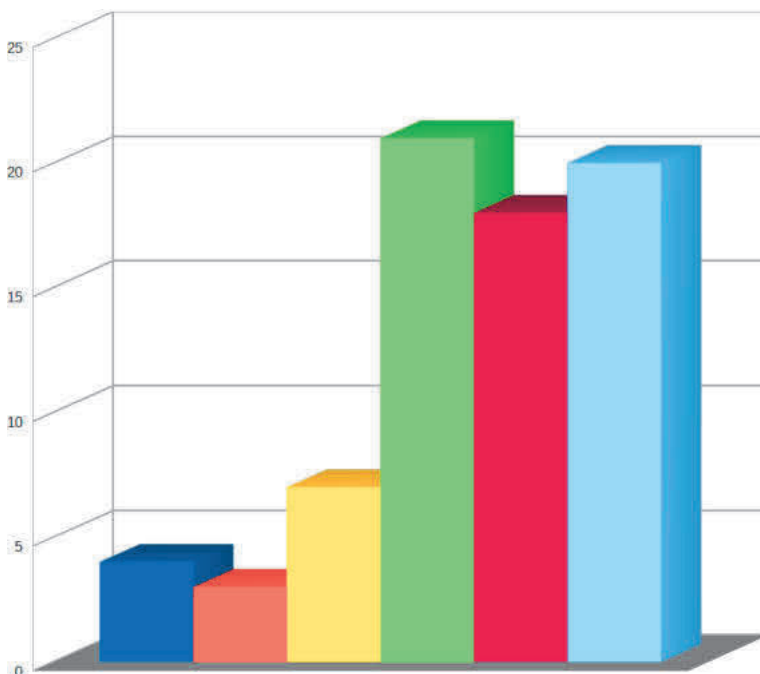
A livello numerico gli argomenti riguardanti la macro-area “Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)” sono sicuramente i più ricorrenti nelle osservazioni pervenute. A seguire gli argomenti concernenti la macro-categoria “Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo” sono molto frequenti e dimostrano l’interesse del pubblico anche per gli aspetti procedurali e amministrativi.

Si riporta un grafico di sintesi relativo alle 4 macro-aree oggetto di osservazione con riferimento alla ricorrenza degli argomenti ad esse afferenti nelle quasi 80 osservazioni pervenute.



Dall’analisi nel dettaglio della ricorrenza degli argomenti nelle singole macro-categorie emergono i seguenti risultati:

Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo



- Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.
- Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fideiussione a copertura eventuali danni.
- Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della RT Gianni a Commissario di Governo per il FSRU Piombino
- Mancata formalizzazione durata massima ormezzo in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva. Mancata analisi alternative.
- Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam
- Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa.

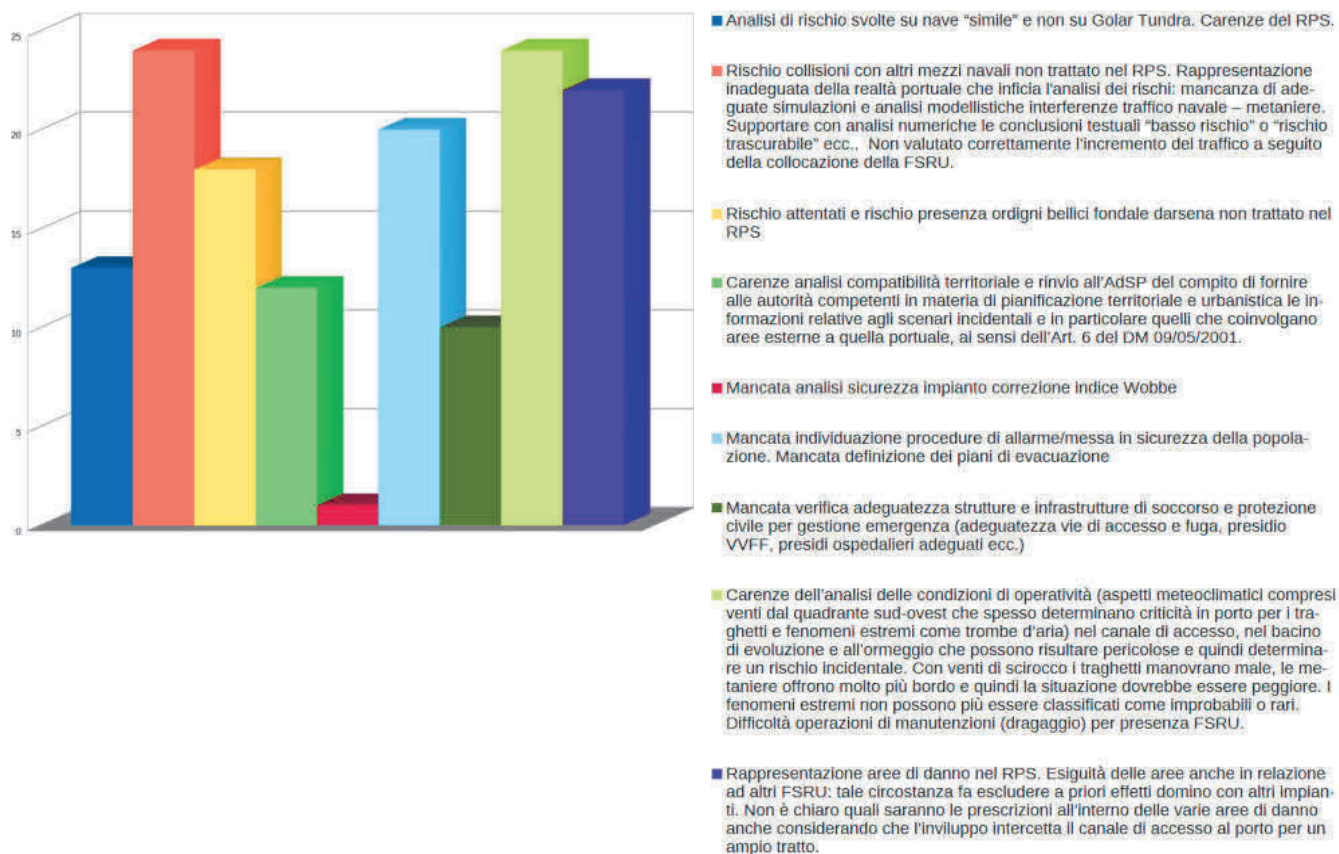
Emerge chiaramente che l'attenzione del pubblico è principalmente rivolta ad ottenere elementi di chiarimento in relazione alla permanenza in porto del FSRU nella sua fase operativa; conseguentemente è ricorrente la richiesta di conoscere la localizzazione futura dell'impianto. Le osservazioni del pubblico hanno evidenziato la necessità di formalizzare la durata dell'esercizio e della permanenza nel porto di Piombino dell'FSRU.

La mancata applicazione della Valutazione di Impatto Ambientale è sicuramente un elemento più volte richiamato nelle osservazioni pervenute evidenziando che tale procedimento avrebbe garantito maggiormente la cittadinanza in relazione ai possibili impatti ambientali; a tal proposito viene quindi richiesto al Commissario di condurre comunque una analisi sugli effetti ambientali dell'opera a garanzia della sua sostenibilità ambientale.

In ultimo è evidente che molte osservazioni hanno riguardato, in generale, il processo partecipativo e il coinvolgimento della popolazione e delle comunità con particolare riferimento al:

- mancato coinvolgimento delle comunità e degli enti locali nella scelta localizzativa;
- mancato coinvolgimento del pubblico sul progetto integrato da Snam successivamente alle richieste della CdS.

Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)



Gli aspetti relativi alla sicurezza trattati nelle osservazioni sono molteplici e quasi tutti egualmente ricorrenti nelle osservazioni come si può evincere dal grafico sopra riportato.

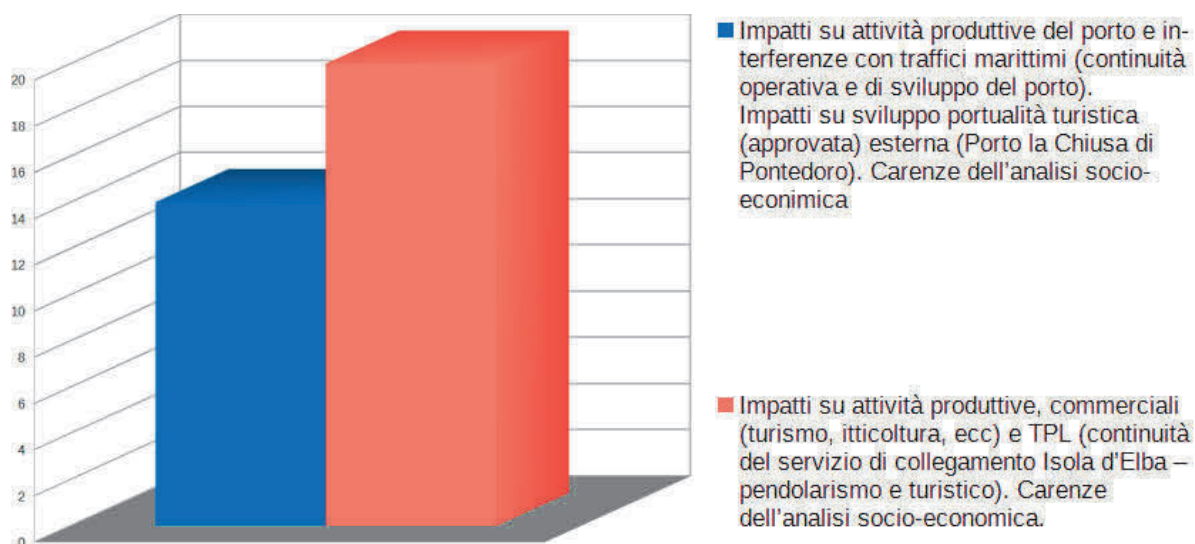
Le maggiori preoccupazioni dei cittadini sono ovviamente connesse alla presenza di un impianto che ricade nel campo di applicazione della normativa in materia di rischio di incidenti rilevanti (cd normativa Seveso) ormeggiato in porto, a questo tema sono riconducibili le osservazioni inerenti:

- l'inviluppamento delle aree di danno, la loro estensione e i rischi connessi per la popolazione;
- i contenuti del Rapporto Preliminare di Sicurezza che, per l'analisi Hazop, ha preso a riferimento una nave "gemella" e non quella prevista all'interno del porto (Golar Tundra);

- le misure e le azioni operative che dovranno essere adottate in caso di emergenza in relazione alla messa in sicurezza della popolazione (procedure di allerta, piani di evacuazione ecc.).

Le istanze dei cittadini sono inoltre connesse al traffico di metaniere (una a settimana circa) che, essendo navi di grande stazza e trasportando GNL, devono essere movimentate all'interno del porto in condizioni di sicurezza; da qui le osservazioni inerenti la sicura operatività del porto anche in condizioni meteo-climatiche più critiche onde prevenire il verificarsi di incidenti quali ad esempio collisioni con altri mezzi navali o con il terminale FSRU stesso.

Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo



Gli aspetti socio-economici, anche se si presentano con una ricorrenza piuttosto bassa rispetto al totale delle osservazioni, sono orientati soprattutto a chiedere la risoluzione di interferenze (reali o potenziali) del progetto con le attività in essere, questo anche considerando la realtà economica attuale del territorio che sta intraprendendo una riconversione maggiormente orientata al turismo rispetto al suo passato quasi esclusivamente industriale.

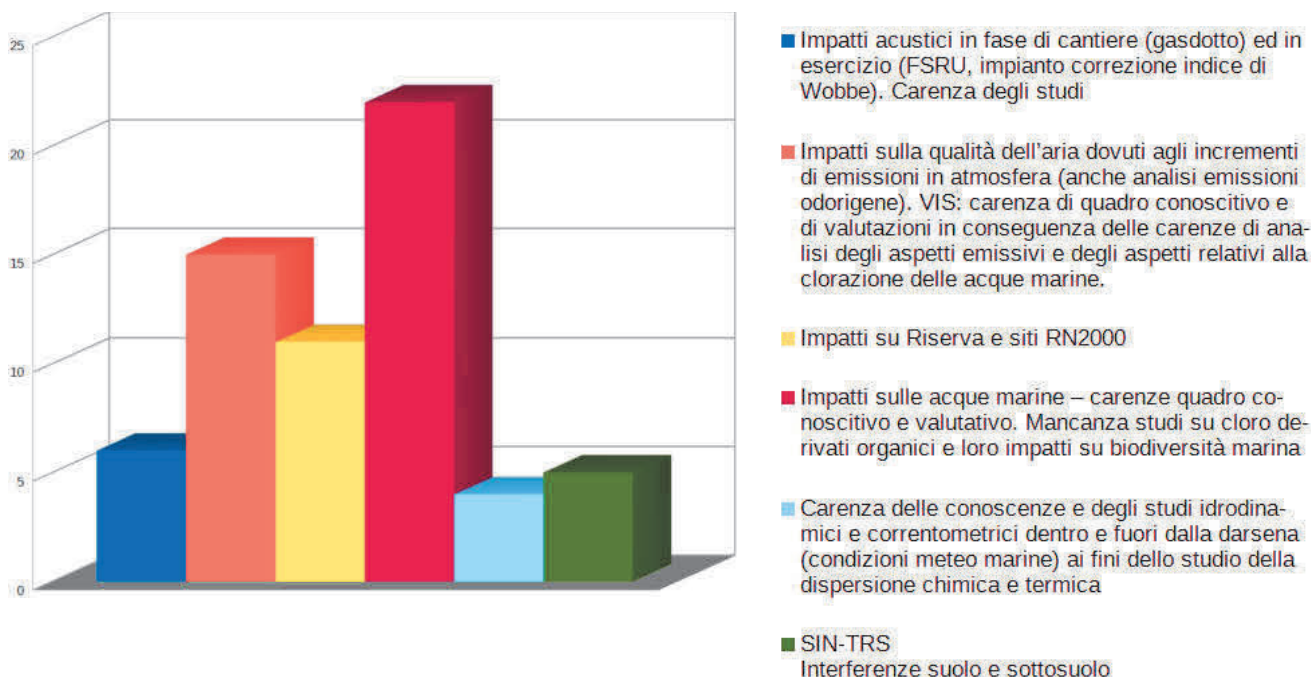
In particolare per quanto attiene la specifica realtà portuale di Piombino le osservazioni riguardano:

- le interferenze con le attività produttive attualmente operanti sulla banchina dove sarà ormeggiato il terminale e concessionarie delle aree a terra;
- le possibili interferenze con i traffici marittimi del porto, con la continuità della connessione TPL con l'Isola d'Elba ed in generale con la continuità operativa del porto.

Per quanto attiene le attività produttive/turistiche esterne al porto ed in generale la realtà economica esistente di area vasta, vengono segnalate:

- possibili interferenze negative con il comparto dell'itticoltura, maricoltura e pesca;
- possibili interferenze con le attività economiche connesse al turismo;
- possibili interferenze con lo sviluppo della portualità turistica esterna al porto di Piombino.

Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali



Le osservazioni del pubblico per quanto attiene le componenti ambientali sono state numerose anche in considerazione del fatto che il progetto è stato esentato, per norma, dalla valutazione di impatto ambientale e del fatto che il procedimento per il rilascio dell'AIA si è svolto parallelamente presso le autorità competenti di livello nazionale, configurandosi quindi come autorizzazione successiva.

Il principale aspetto oggetto di osservazioni da parte del pubblico è stata la preoccupazione per gli impatti sulla qualità delle acque marine e, conseguentemente, sulla biodiversità marina; in particolare gli studi a supporto delle valutazioni conclusive del proponente sono stati oggetto di richiesta di chiarimenti ed approfondimenti.

Anche la componente atmosfera è stata oggetto di un numero ricorrente di osservazioni in riferimento agli aspetti emissivi del progetto e, conseguentemente, al possibile peggioramento dello stato qualitativo della componente aria. Tali aspetti, nelle osservazioni, sono spesso correlati ai contenuti della Valutazione di Impatto Sanitario (VIS).

Ulteriori aspetti ambientali trattati dalle osservazioni in modo meno ricorrente sono gli impatti acustici del progetto soprattutto per la fase di realizzazione del gasdotto e per l'esercizio del terminale di rigassificazione, le possibili incidenze sui siti della Rete Natura 2000 prossimi al progetto e alle opere connesse (oggetto comunque di specifico procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale), le possibili criticità connesse alle condizioni meteomarine dentro e fuori la darsena per la dispersione del cloro e del gradiente termico, le interferenze degli scavi per la realizzazione del gasdotto con le aree classificate SIN ai fini della bonifica.

3. Controdeduzioni alle osservazioni

3.1 Controdeduzioni – elementi di sintesi

1	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Le analisi e i dati energetici proposti da SNAM in relazione alla produzione/fabbisogni/import ed export di gas non sono coerenti e sufficienti a supporto della necessità di rigassificatori.	
La necessità di incrementare la capacità di rigassificazione nazionale è sancita dal comma 1 dell'art.5 del DL 50/2022 che dispone: <i>"In considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, fermi restando i programmi di decarbonizzazione del sistema energetico nazionale, le opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente alla data di emanazione del presente decreto, incluse le connesse infrastrutture, costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti.(...)"</i>	
2	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 159/2007 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.	
L'art. 5 DL 50/2022 si configura, alla luce della crisi energetica dovuta al conflitto bellico in corso, come "norma speciale" rispetto all'art. 46 DL 159/2007; il Commissario ha coinvolto tutte le strutture titolari delle necessarie competenze (vedi: CTR, AdSP, ARPAT, Capitaneria di Porto, ISS, ecc.). In ogni caso con il DPCM 4 agosto 2022 e l'ordinanza commissariale n. 134/2022, nel procedimento unico in questione, sono state integrate nell'ufficio di avvalimento anche le strutture del Ministero della Transizione Ecologica, competenti in via ordinaria.	
3	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fideiussione a copertura eventuali danni.	
La fideiussione sarà presentata in sede di AIA di competenza nazionale, in quanto richiesta dalla relativa normativa. D'altro canto, si evidenzia che né l'articolo 5 del d.l.50/2022, né l'articolo 46 del d.l.159/2007 richiedono una ulteriore garanzia fideiussoria in sede di rilascio dell'autorizzazione in esame.	
A tal proposito si evidenzia che il proponente è Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento di Snam SpA. e ha fornito nell'ambito delle integrazioni del 30.08.2022 attestazione di capacità finanziaria rilasciata da primario istituto bancario, nonché certificazione di garanzia Assicurativa di tipo R.C.T., R.C.O., R.C. inquinamento e R.C. Professionale.	
4	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani a Commissario di Governo per il progetto FSRU Piombino	
Non sussiste alcun conflitto di interessi poiché vi è una previsione normativa nazionale. Il potere di procedere alla nomina di Commissari da parte del Governo è funzionale per una migliore gestione di particolari affari nazionali, urgenti ed indifferibili.	
Molto spesso i Commissari coincidono con i governatori regionali, proprio per la loro conoscenza del territorio, qualora lo stesso sia interessato da eventi calamitosi (si veda ad esempio la normativa della Protezione civile) ovvero dalla realizzazione di particolari obiettivi nazionali.	
5	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.	
Nella Conferenza dei Servizi del 07.10.2022 il Commissario ha posto all'ordine del giorno il seguente punto "Indicazioni sulla proposta di localizzazione offshore da parte di SNAM". Il proponente ha quindi fornito alcuni elementi che sono stati riportati nel verbale della seduta della CdS in particolare il proponente ha rappresentato che non è nelle condizioni di dare informazioni circa il sito di localizzazione off shore successivamente alla localizzazione nel porto di Piombino e che sta approfondendo gli studi per	

5	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.	
<p>l'individuazione di un sito idoneo, sia sotto il profilo tecnico che sotto il profilo della continuità operativa in tutte le condizioni meteo-marine. Il proponente esclude comunque la localizzazione successiva nel Golfo di Follonica, nell'area dell'Arcipelago Toscano e in tutte le aree marine che possono interessare il Comune di Piombino o la vicinanza ad impianti di itticoltura. E' inserita nell'autorizzazione specifica prescrizione per la presentazione della soluzione off-shore, in attuazione di quanto disposto dall'art. 5 comma 14 bis del DL n. 50/2022.</p> <p>Infine si rappresenta quanto segue in relazione alla presenza nel porto di Piombino dell'FSRU:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'Ordinanza commissariale n. 97 del 20.07.2022, con la quale è stato dato avvio al procedimento unico, è formalmente indicato che il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 5 del D.L. 50/2022 si riferisce alla localizzazione iniziale all'interno del porto di Piombino per tre anni dalla data di entrata in esercizio; • l'istanza di Concessione demaniale, presentata inizialmente per la durata di 25 anni, è stata rettificata con le integrazioni presentate dal proponente in data 30.08.2022 ed è stata richiesta per la durata di 3 anni e 9 mesi che comprendono i 3 anni di esercizio e i 9 mesi necessari al proponente per la costruzione e il successivo smantellamento delle opere in banchina. <p>L'autorizzazione è rilasciata coerentemente con la tempistica sopra indicata.</p>	

6	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam	
<p>In relazione alla localizzazione delle opere e alle possibili effetti ambientali, sono stati coinvolti, oltre al Comune di Piombino, anche Campiglia Marittima e San Vincenzo che fanno parte dei soggetti invitati alla CdS.</p> <p>La partecipazione del pubblico è stata garantita, tenuto conto della tempistica imposta dall'art. 5 DL 50/2022, mediante la pubblicazione sul sito del Commissario di tutta la documentazione progettuale, dei termini concessi per le osservazioni del pubblico anche in relazione al procedimento di esproprio correlato. La partecipazione si è articolata in due momenti distinti: sulla documentazione progettuale iniziale e, successivamente, sulle integrazioni depositate dal proponente a seguito delle richieste formulate dai soggetti invitati alla CdS. Si veda quanto riportato al capito 1 del presente documento in relazione ai dettagli procedurali e amministrativi.</p> <p>Si evidenzia che la localizzazione all'interno del porto di Piombino è stata individuata a livello nazionale confrontando l'idoneità di diverse soluzioni territoriali sulla base di 3 parametri di tipo tecnico tutti connessi all'obiettivo nazionale di avere terminali operativi nel più breve tempo possibile. Come indicato dal proponente nella seduta della CdS del 19.09.2022 e riportato a verbale, il porto di Piombino è risultato l'unico tra i Porti italiani con i seguenti tre requisiti essenziali ed immediatamente disponibili per garantire l'ormeggio di una FSRU entro marzo 2023, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pescaggio adeguato (>15m), - vicinanza alla rete nazionale (<10 km) - un accesso in un punto della rete che ha la capacità di assorbire la portata trasferita dalla FSRU (circa 5 miliardi di metri cubi anno) sufficientemente vicino ai poli di consumo ubicati nel nord d'Italia. 	

7	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell'AIA.	
<p>L'esenzione dalla procedura di VIA è insita nella scelta dello Stato nel momento in cui è stato approvato il procedimento speciale di cui all'articolo 5 del DL 50/2022; si ricorda che tale norma nasce dall'urgenza indifferibile della carenza di gas dovuta alla situazione socio-politica di livello internazionale.</p> <p>Il Ministero della Transizione Ecologica ha provveduto, secondo quanto disposto dalle Direttive Comunitaria in materia di valutazioni ambientali, a comunicare l'esenzione e relative motivazioni alla Commissione Europea come da comunicazione al Commissario in data 12.08.2022.</p> <p>In relazione alle ricadute di tipo ambientale conseguenti alla realizzazione e all'esercizio delle opere si rappresenta che il proponente ha comunque elaborato uno Studio di Impatto Ambientale e che il Commissario, al fine di fornire maggiori garanzie al territorio in relazione alle preoccupazioni manifestate, con Ordinanza n.97 del 20.07.2022, ha disposto l'invito in conferenza dei servizi anche dei soggetti competenti in materia ambientale per una analisi dei principali impatti sulle matrici ambientali e per l'individuazione di eventuali misure di mitigazione volte ad incrementare la sostenibilità ambientale del progetto. Se pur in</p>	

7	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell’AIA.	
procedura derogata dalla VIA per legge, il Commissario ha comunque coinvolto i SCA a supporto dei lavori della Conferenza dei Servizi i quali hanno provveduto a svolgere una analisi dei principali impatti sulle matrici ambientali; in esito a detta analisi sono state dettate specifiche prescrizioni a garanzia della sostenibilità ambientale dell’opera.	
E’ invece in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell’AIA nazionale, l’istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali.	

8	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
Analisi di rischio svolte su nave “similare” e non su Golar Tundra	
Nel Rapporto Preliminare di Sicurezza depositato con la documentazione iniziale il proponente indica che il gestore ha reso disponibile un’analisi operativa (HazOp), condotta dal costruttore della nave FSRU insieme a DNV sulla documentazione tecnica di una nave con caratteristiche similari al Terminale oggetto della presente valutazione. Nella fase successiva è stato quindi richiesto di esplicitare le differenze tra il terminale FSRU SNAM previsto a Piombino e la nave analizzata con metodologia HazOp nel RPS, al fine di poter valutare la correttezza delle ipotesi fatte: è stato richiesto anche di allegare l’analisi operativa.	
Nella documentazione integrativa del 30.08.2022 (Annesso 15 paragrafo 3 punto 3.1) il proponente ha indicato che la nave analizzata con la metodologia HazOP nel Rapporto Preliminare di Sicurezza preliminare è la nave denominata GOLAR IGLOO ed ha indicato che le due navi sono navi gemelle, in particolare per quanto riguarda le installazioni di processo. Nelle integrazioni il proponente ha prodotto una serie di confronti puntuali tra le due navi con particolare riferimento agli elementi individuati come cause iniziatrici nelle ipotesi HazOp del RdS preliminare.	
In relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) si ricorda che l’impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).	
Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco hanno esaminato la documentazione integrativa e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.	

9	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l’analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali “basso rischio” o “rischio trascurabile” ecc.. Non valutato correttamente l’incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.	
Gli aspetti relativi al rischio da fonti mobili sono stati richiesti in fase di integrazione della documentazione progettuale iniziale. In particolare è stato richiesto di fornire gli studi sulla valutazione dei rischi di impatto all’interno del porto (frequenze, magnitudo) elaborati sulla base di un’indagine sito-specifica delle caratteristiche dei natanti, velocità, angoli di impatto, documentando il rischio di impatto tra: - metaniera e FSRU; - metaniera e traghetto; - traghetto e FSRU e le correlate conseguenze. Sono state in ultimo richieste le misure che il gestore intende adottare al fine di prevenire e mitigare il rischio di collisione.	
Nelle integrazioni inviate al Commissario in data 30.08.2022 (Annesso 15 paragrafo 3 punto 3.5), ai fini della valutazione del rischio, il proponente ha inviato uno studio di manovrabilità nell’area portuale (redatto dalla Società CETENA di Genova). Nello studio sono state considerate diverse tipologie navali al fine di verificare la fattibilità delle manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine; in particolare per i traghetti sono state simulate le manovre in caso di avaria a bordo.	
<u>Le manovre relative alla LNG carrier sono state svolte principalmente in scenario notturno. Tale scelta è stata fatta per tener conto che, in alcune circostanze di traffico portuale diurno particolarmente intenso, possa essere necessario ricorrere a questa eventualità da parte delle navi metaniere, al fine di non intralciare l’operatività del porto.</u> Lo studio ha consentito al proponente l’individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell’ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG.	
Sulla base delle conclusioni emerse da questo studio il proponente ha valutato come remoto il rischio di collisione e quindi di danneggiamento ed urto tra le navi in transito e il terminale LNG. Il proponente specifica che, nell’ambito del Rapporto di Sicurezza definitivo, verrà comunque svolta una simulazione ad elementi finiti (FEM) ai fini della valutazione della deformazione attesa in caso di collisione e perforazione di un serbatoio della “Shuttle Carrier” all’ingresso del porto di Piombino, con navigli in ingresso/partenza all’imbocco del porto.	
L’analisi di rischio sviluppata nell’ambito del Rapporto di Sicurezza preliminare ha considerato gli eventi incidentali	

9	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali “basso rischio” o “rischio trascurabile” ecc.. Non valutato correttamente l’incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.</p>	
<p>ragionevolmente credibili, secondo la normativa tecnica di settore, includendo anche gli errori umani tra le cause primarie di eventi.</p> <p>In relazione all’analisi del traffico navale nel porto di Piombino durante la fase di esercizio del Terminale, il Proponente ha fornito chiarimenti e approfondimenti nella documentazione integrativa (Annesso 11, Parte I, Allegato_48 “Relazione di valutazione di incremento del traffico navale nell’area di progetto” integrata) consegnate al Commissario in data 30.08.2022; in tale studio il proponente ha svolto degli approfondimenti sulle rotte di traffico esistenti (rappresentazione grafica), sul traffico marittimo esistente e sull’incremento a seguito della presenza del FSRU.</p> <p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l’impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).</p> <p>Il CTR, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e l’Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto, ciascuno in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione e rilasciato le determinazioni di competenza con l’indicazione di specifiche prescrizioni.</p>	

10	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Rischio connesso ad attentati e a presenza ordigni bellici fondale darsena non trattato nel RPS.</p>	
<p>In generale si evidenzia che l’analisi di rischio sviluppata nell’ambito del Rapporto di Sicurezza preliminare ha considerato gli eventi incidentali ragionevolmente credibili, secondo la normativa tecnica di settore, includendo anche gli errori umani tra le cause primarie di eventi. Si rappresenta inoltre che i rischi di security saranno considerati nell’ambito del Piano di Emergenza Interna, il cui sviluppo non è richiesto dal D.Lgs. 105/2015 nella fase di Rapporto di Sicurezza preliminare. Il proponente indica che la progettazione ha previsto che il terminale sia dotato di un sistema di sicurezza per la protezione di personale, impianti di produzione e ambiente, costituito da due sezioni (Emergency Shut Down ESD, Fire & Gas F&G) di cui la prima ESD prevede la fermata dell’intero impianto e la depressurizzazione automatica dello stesso, con attivazione sia automatica che manuale dall’operatore. In caso di rischi di security pertanto saranno disponibili adeguati sistemi di blocco e messa in sicurezza del Terminale. Eventuali ulteriori azioni saranno anche definite e stabilite nell’ambito del Piano di Emergenza Esterna, che sarà predisposto ai sensi dell’articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d’intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione.</p> <p>In particolare per quanto riguarda il rischio attentati questo viene trattato nell’ambito dei c.d. rischi di security; su tali aspetti sono stati forniti approfondimenti dal proponente in fase di integrazione della documentazione così come richiesti da AdSP e Capitaneria di Porto che hanno indicato inoltre l’opportunità di non divulgare erga omnes i contenuti delle suddette integrazioni in quanto attinenti alla Valutazione di Sicurezza dell’impianto portuale.</p> <p>Il documento redatto dal proponente “<i>Linee Guida del Progetto di Security</i>” non è stato reso pubblico in considerazione del fatto che tale elaborato è composto integralmente da elementi che sono oggetto e contenuto della Valutazione di sicurezza dell’impianto portuale (P.F.S.A. - Port Facility Security Assessment) e del successivo Piano di sicurezza dell’impianto portuale (P.F.S.P. - Port Facility Security Plan) e che il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali – approvato nell’ultima sua versione con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili n. 59 in data 17.03.2022 – nella Parte III (Impianti portuali) prevede la protezione dell’accesso o divulgazione non autorizzati tanto per i contenuti del P.F.S.A. (Par. 4.3.5) quanto per quelli del P.F.S.P. (Par. 5.6.1). In senso generale anche il D.Lgs. n. 203/2007 all’art. 13 prevede che “<i>le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza del porto sono da considerarsi informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza e pertanto ne è vietata la divulgazione a chi non ha necessità di conoscere</i>”.</p> <p>I documenti e le valutazioni ivi contenute sono state comunque esaminate dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e dall’Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino-Capitaneria di Porto; tali soggetti hanno rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni. Si rimanda ai contenuti di tali atti per gli elementi di dettaglio e per quanto è stato possibile rendere pubblico.</p> <p>In relazione alla possibile presenza di ordigni bellici sul fondale della darsena, il proponente indica che, durante le indagini preliminari alla progettazione, è stato effettuato un accurato rilievo batimetrico del fondale marino delle aree interne ed esterne al porto e che ne è emersa una situazione ante operam perfettamente in linea con le trasformazioni già previste dall’Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al P.R.P. del 2013 con una profondità disponibile dei fondali di 19-20 m, nell’area antistante la banchina Est. Il proponente indica che tale profondità risulta del tutto compatibile con il transito della FSRU e delle navi metaniere nel porto e con tutte le attività previste dall’esercizio del rigassificatore, che quindi non interferiranno in alcun modo con il fondale.</p>	

11	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Carenze analisi compatibilità territoriale e rinvio all'AdSP del compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001.</p> <p>Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili Snam segnala solo la categoria F (Area entro i confini dello stabilimento - Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) ma in tale area ricade invece una porzione di mare destinata all'ingresso al porto (oltre la metà) e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri (crociere e traghetti) con a bordo migliaia di persone.</p> <p>In sede di CTR, per la valutazione sulla compatibilità territoriale, è stato preso a riferimento, sebbene non direttamente applicabile all'ambito portuale, il DM 9 maggio 2001. Il CTR ha verificato, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale, che l'area interessata dagli effetti di un incidente rilevante è interamente localizzata in area portuale con destinazione funzionale Industriale Artigianale nel vigente piano regolatore portuale. Inoltre il CTR ha rilevato che una porzione della banchina nord di limitata estensione è interessata dall'inviluppo dell'area "rossa" - Elevata letalità, ancora compatibile con la tabella 3.a del citato D.M. 9/5/2001.</p> <p>Per quanto riguarda la correlazione tra le mappe delle aree di danno e la compatibilità con le operazioni che si svolgeranno sulla banchina nord, nell'ambito della presentazione della documentazione integrativa, il proponente ha fornito degli esempi estratti dalle simulazioni di ingresso in porto condotte nello studio di manovrabilità nell'area portuale con aggiunte le impronte delle aree di danno così come calcolate nel Rapporto preliminare di Sicurezza. In particolare viene simulato l'ingresso di una Bulk Carrier da 180 m che va ad ormeggiare in banchina Nord e l'ingresso della LNG Shuttle Carrier che va ad affiancarsi alla FSRU per lo scarico. L'inviluppo dell'area "rossa" - Elevata letalità - praticamente non interessa il canale di ingresso in porto.</p> <p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l'impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, per il quale la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).</p> <p>Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.</p>	

12	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata analisi sicurezza impianto correzione indice Wobbe</p> <p>L'impianto di correzione dell'indice di Wobbe fornisce una miscela di azoto e aria compressa (sostanze non pericolose ai fini Seveso - D.Lgs. 105/2015 -) che viene immessa all'interno del metanodotto. L'impianto non trattando sostanze pericolose non rientra tra le sorgenti in grado di provocare potenziali incidenti e non è sottoposto agli adempimenti di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso).</p>	

13	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata individuazione procedure di allarme/messa in sicurezza della popolazione. Definizione di piani di evacuazione</p> <p>Le azioni di evacuazione e messa in sicurezza in caso di evento incidentale saranno definite e stabilite nell'ambito del Piano di Emergenza Esterna, che sarà predisposto ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione. Si evidenzia comunque che le aree interessate dai potenziali eventi incidentali sono interne al Terminale o ricadenti sulle zone limitrofe della banchina nord e dello specchio acqueo.</p> <p>La Prefettura coordina l'attuazione del Piano che deve essere comunicato a: Ministero dell'Interno; Dipartimento della Protezione civile; Ministero della Transizione Ecologica; Sindaci sul territorio; Regione; Provincia.</p>	

14	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)</p> <p>Come indicato al precedente punto 13 la gestione di eventuali situazioni di emergenza è oggetto del Piano di Emergenza Esterno che sarà predisposto dalla Prefettura in coordinamento con tutti i soggetti già indicati al precedente punto.</p> <p>Si ricorda che Piano di Emergenza Esterno dovrà consentire il raggiungimento degli obiettivi previsti dall'art.21 del decreto legislativo n.105/2015 (cd normativa Seveso), ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • controllare e circoscrivere gli incidenti in modo da minimizzarne gli effetti e limitarne i danni per la salute umana, per 	

14	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)</p>	
<p>l'ambiente e per i beni;</p> <ul style="list-style-type: none"> • mettere in atto le misure necessarie per proteggere la salute umana e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti rilevanti, in particolare mediante la cooperazione rafforzata negli interventi di soccorso con l'organizzazione di protezione civile; • informare adeguatamente la popolazione, i servizi di emergenza e le autorità locali competenti; • provvedere, sulla base delle disposizioni vigenti, al ripristino ed al disinquinamento dell'ambiente dopo un incidente rilevante. 	

15	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi non possono più essere classificati come improbabili o rari.</p>	
<p>Gli argomenti di cui all'osservazione sono stati oggetto di specifiche richieste di integrazioni e approfondimenti da parte dei soggetti competenti (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Capitaneria di Porto). In particolare sono stati richiesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uno specifico e dettagliato approfondimento su scenari interferenziali (a loro volta calibrati su un puntuale risk assessment) e ricadute operative/commerciali della prospettata attività di rigassificazione a banchina rispetto alle esistenti attività portuali (da intendersi anche come libera e sicura fruizione degli specchi acquei destinati all'atterraggio/alla partenza delle unità navali); • l'evidenza documentale in ordine alla fattibilità delle manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio della FSRU e della metaniera, con particolare riferimento alle attività di simulazione già svolte. <p>Il proponente nelle integrazioni presentate il 30.08.2022 ha quindi integrato e/o revisionato gli elaborati progettuali e tecnici iniziali. In particolare :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la compatibilità con le attività commerciali del porto e transito dei traghetti è stata trattata nell'Annesso 10 al punto 3.6 dove il proponente, in merito alle possibili interferenze con altri traffici e ai conseguenti rischi (collisioni, urti), ha condotto uno studio di manovrabilità nell'area portuale in collaborazione con la società CETENA di Genova. Lo studio ha consentito l'individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell'ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG. Per quanto riguarda inoltre alle manovre di entrata e uscita dei mezzi navali a supporto dell'FSRU, il proponente conferma che nella stagione estiva saranno eseguite esclusivamente in notturna, quindi senza generare interferenza con il traffico traghetti. Durante il resto dell'anno il proponente valuterà attentamente la possibilità di manovra anche in periodo diurno in funzione delle effettive finestre di disponibilità ferma restando la priorità al transito dei traghetti; • gli studi di manovra sono stati riportati nell'Annesso 9 – Allegato 1 dove è stata esaminata, anche attraverso simulazioni, la fattibilità delle manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio della FSRU e della metaniera; • la situazione meteorologica e meteomarina dell'area di progetto è stata approfondita in fase di progetto mediante studi specialistici condotti dal Prof. De Girolamo dell'Università La Sapienza di Roma (Studio meteomarina, Studio di propagazione del moto ondoso, Studio dell'agitazione interna portuale, Studio dell'idrodinamica dell'area portuale). Il proponente indica che gli studi specialistici confermano la compatibilità delle attività previste dal rigassificatore con le condizioni meteorologiche dell'area del porto e in particolare della banchina Est dove verrà ubicata la FSRU; • sempre in relazione alle condizioni meteorologiche il proponente evidenzia che il sistema di ormeggio è stato progettato per resistere a venti di intensità pari 60 nodi e una corrente di 3 nodi, rispettando la normativa internazionale e quella italiana in materia e che l'intensità del vento rientra nella categoria 1 degli uragani nella scala SSHS. La relazione di calcolo per il sistema di ormeggio è stata aggiornata integrando tali velocità ed ulteriori mezzi navali con risultati che il proponente identifica paragonabili a quanto già ottenuto in precedenza ossia che risulta garantita la sicurezza della permanenza della FSRU sotto le condizioni previste dalla normativa vigente. Il proponente chiarisce inoltre che, qualora si manifestassero eventuali eventi estremi nell'area del porto e/o lungo le tratte di percorrenza delle navi metaniere, le operazioni di transito saranno prontamente sospese; • il sistema di ormeggio è stato progettato considerando lo scenario più gravoso in termini di intensità del vento fra quanto indicato nelle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC) e quanto risultante dall'elaborazione dei dati statistici specifici della località con un tempo di ritorno di 100 anni. In queste condizioni estreme, lo studio ha dimostrato che tutti i dispositivi di ormeggio lavorano all'interno del campo stabilito dalle norme tecniche vigenti. Il sistema di ormeggio è stato ridonato e nelle stesse condizioni estreme considerate è stata simulata la rottura di una cima di ormeggio 	

15	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi non possono più essere classificati come improbabili o rari.</p>	
<p>verificando che la redistribuzione del carico sulle restanti cime di ormeggio fosse ancora all'interno dei limiti stabiliti dalle norme tecniche competenti;</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli scenari di maremoto simulati dal proponente sono stati definiti in accordo con la direttiva del Sistema di Allertamento Nazionale Maremoti (SiAM) (vedi Direttiva PCM pubblicata sulla GU n.128 5/6/2017). <p>L'Autorità di Sistema Portuale e la Capitaneria di Porto hanno esaminato tutta la documentazione, comprensiva degli elaborati revisionati ed integrati nel corso del procedimento, e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.</p>	

16	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Rappresentazione aree di danno nel RPS. Esiguità delle aree anche in relazione ad altri FSRU: tale circostanza fa escludere a priori effetti domino con altri impianti. Non è chiaro quali saranno le prescrizioni all'interno delle varie aree di danno anche considerando che l'involuppo intercetta il canale di accesso al porto per un ampio tratto.</p> <p>Terminale OLT presenta 3 fasce:</p> <p>“di interdizione totale” fino a 2 miglia nautiche;</p> <p>“di limitazione” compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi</p> <p>“di preavviso” compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.</p>	
<p>Con la richiesta di integrazioni alla documentazione iniziale è stato chiesto al proponente di approfondire le differenze in termini di aree di danno tra l'installazione FSRU Toscana della OLT Off Shore LNG Toscana S.p.A. e l'installazione FSRU prevista nel porto di Piombino. In particolare è stata richiesta una valutazione comparativa dei due terminali in termini di Aree di danno e termini di sorgente; è stata inoltre richiesta una comparazione tra le aree di danno e termini di sorgente del progetto localizzato a Portovesme in Sardegna e il terminale FSRU previsto nel porto di Piombino.</p> <p>Il proponente in data 30.08.2022 ha depositato la documentazione integrativa richiesta dai soggetti invitati in CdS ed ha fornito approfondimenti nell'Annesso 15 - Allegato 1 “Valutazione comparativa dei terminali FSRU Tundra e OLT off shore lng Toscana in termini di aree di danno e termini di sorgente.</p> <p>Il focus è stato condotto sulla sezione di rigassificazione per la quale sono state individuate significative differenze in termini di layout e processo che condizionano la valutazione dei rischi di incidenti rilevanti.</p> <p>In particolare sono stati approfonditi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gli aspetti relativi alla geometria (grado di confinamento del modulo di rigassificazione) e alla dimensione delle tubazioni/collettori; 2. la diversa configurazione relativa alla distribuzione GNL liquido a valle del sistema di boosteraggio (pompe HP). <p>L'esito dell'approfondimento condotto giustifica la differenza tra le distanze di danno incidentali valutate nelle rispettive analisi di rischio condotte nei Rapporti di Sicurezza, con particolare riferimento allo scenario individuato nella sezione di rigassificazione (sezione alta pressione liquido).</p> <p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l'impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale V.V.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).</p> <p>Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite, e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.</p>	

17	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
<p>Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto).</p> <p>Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro). Carenze dell'analisi socio-economica.</p> <p>Per quanto concerne le interferenze con le attività produttive del porto operanti attualmente nelle aree oggetto della richiesta di</p>	

17	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
<p>Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto).</p> <p>Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro). Carenze dell'analisi socio-economica.</p>	
<p>concessione demaniale effettuata dal proponente, in sede di CdS del 07.10.2022 l'Autorità di Sistema Portuale, ha fornito gli elementi necessari ad assicurare la coesistenza e l'operatività delle varie attività.</p> <p>In particolare per quanto riguarda la trattazione della concessione attualmente assegnata alla società PIM presso le aree interessate dall'ambito di operatività del rigassificatore e quindi della futura assegnazione a SNAM, ha riferito che, in esito delle interlocuzioni che l'Adsp ha promosso tra le parti, è stata individuata, sotto il profilo amministrativo, la soluzione di seguito indicata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per le superfici che non saranno utilizzabili da PIM nel periodo di permanenza del rigassificatore si procederà ad una sospensione parziale degli effetti della concessione demaniale rilasciata fino al 2041 e attualmente vigente, sulla base delle superiori motivazioni di interesse pubblico di cui al presente procedimento; - gli effetti della concessione assentita a PIM ritorneranno ad espandersi al perimetro originario al termine di vigenza dell'autorizzazione/concessione rilasciata a SNAM; - nel periodo di coesistenza dei due provvedimenti l'Adsp procederà, in favore di PIM, alla delocalizzazione di alcune delle attività dedotte in concessione individuando e assegnando direttamente, al termine delle lavorazioni attualmente in appalto, gli spazi a tergo delle superfici assentite in misura sufficiente a garantire la continuità delle attività a terra del piano industriale; - gli oneri derivanti dalle eventuali necessità di sistemazione/adeguamento delle nuove aree di cui alla delocalizzazione suddetta non potranno essere posti a carico dell'Adsp; - quanto sin qui indicato costituisce motivo di sospensione parziale, nei limiti delle necessità attuali, del procedimento dell'Adsp denominato "Atto di indirizzo sul progetto di allocazione delle nuove aree portuali nel porto di Piombino" di cui alla delibera n. 57 del 7 giugno 2019 della stessa Adsp. <p>Per quanto attiene agli aspetti di sicurezza vi sono le condizioni per proseguire le attività industriali al di fuori dell'area richiesta in concessione dal proponente in quanto rientranti nella categoria "E.2" (aree industriali/artigianali) e pertanto compatibili in base alla Tab. 3a del Maggio 2000. Tale destinazione d'uso è confermata dal Piano Regolatore Portuale vigente che classifica l'area del molo Nord come "area industriale – commerciale – siderurgica".</p> <p>In relazione alla continuità operativa del porto nel suo complesso e quindi delle eventuali interferenze con i traffici marittimi si rimanda alle considerazioni svolte per gli argomenti 9 e 15. Nel corso del procedimento non sono inoltre state rilevate interferenze con la portualità turistica e con il suo sviluppo nelle aree esterne al porto. Si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • come indicato nella trattazione dell'argomento 11, l'involuppo dell'area "rossa" - Elevata letalità si mantiene all'interno del porto di Piombino; • l'utilizzo di una metodologia di attraversamento in sotterraneo (mediante tecnologia trenchless DIRECT PIPE) del braccio di mare prospiciente l'ingresso del porto turistico garantisce la totale assenza di ogni interferenza plano-altimetrica tra la condotta con l'infrastruttura logistica anche in fase realizzativa dell'attraversamento come indicato nell'Annesso 4 – Allegato 6 trasmesso dal proponente con le integrazioni del 30.08.2022; • la condotta non pone alcun vincolo alla manutenzione delle dighe di sopraflutto e sottoflutto del porto turistico. <p>Lo studio socio-economico presentato dal proponente ad integrazione della documentazione progettuale iniziale, è stato oggetto di alcune richieste di chiarimento da parte di IRPET che poi, a seguito della propria istruttoria, ha fornito alcune osservazioni sulle modalità di utilizzo della modellistica input output nella valutazione specifica di impatto economico del rigassificatore. L'Istituto, in sintesi, pur rilevando che le stime avrebbero potuto avere un più elevato grado di robustezza e completezza e che in taluni casi – in conseguenza del modello e dei dati di input utilizzati – le previsioni potrebbero risultare sovrastimate, evidenzia che la modellistica impiegata per la valutazione delle ricadute economiche del rigassificatore è adeguata.</p>	

18	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
<p>Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.</p>	
<p>Si evidenzia che gli impatti sulle attività produttive indicate nelle varie osservazioni sono correlati alla eventuale possibilità di interazioni negative con la qualità di talune componenti ambientali come le acque marine nel caso delle attività di itticoltura e pesca e la qualità del paesaggio per le attività turistiche del territorio. Allo stesso modo anche le interferenze segnalate con la continuità del servizio di collegamento con l'Isola d'Elba, sono correlate alla possibilità di restrizioni operative al traffico portuale (eventualmente in esito alle valutazioni di sicurezza) con specifico riferimento al traffico marittimo dei traghetti.</p> <p><u>Attività di pesca ed itticoltura</u></p> <p>Al fine di stabilire se l'attività dell'FSRU possa o meno produrre impatti sulle aziende agro-ittiche presenti nell'area, il Proponente</p>	

18	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
-----------	---

Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.

ha valutato:

- la compatibilità dell'allevamento ittico con la presenza di cloro;
- la valutazione dei possibili effetti (es. shock termico) eventualmente prodotti dall'acqua fredda come anche del cloro in prossimità dell'opera di presa degli impianti di itticoltura;
- la valutazione dei possibili cambiamenti delle caratteristiche chimiche dell'acqua stessa come pH, CO2 ecc.
- la valutazione dei possibili impatti sulle attività di pesca e acquacoltura che l'esercizio dell'impianto potrebbe causare relativamente all'aumentato traffico marittimo.

Il proponente in relazione alla valutazione dei possibili effetti (es. shock termico) eventualmente prodotti dall'acqua fredda come anche del cloro in prossimità dell'opera di presa degli impianti di itticoltura, afferma, sulla base delle risultanze dello studio modellistico, l'assenza criticità in quanto la diffusione del cloro e dell'acqua fredda rimarrebbe circoscritta all'interno del porto; inoltre, in relazione alla valutazione dei possibili cambiamenti delle caratteristiche chimiche dell'acqua stessa come pH, CO2 ecc., indica che, sulla base degli studi modellistici effettuati, non sono evidenziabili criticità in quanto i parametri chimico-fisici dell'acqua marina non subirebbero alterazioni.

Il proponente ha inoltre presentato un Piano di Monitoraggio Ambientale.

ARPAT, in qualità di soggetto competente in materia ambientale, ha evidenziato che:

- considerato che le simulazioni effettuate dal proponente riportano le variazioni di Temperatura sotto 0,5 °C già ad alcune centinaia di metri dallo scarico, non paiono probabili effetti di rilievo significativo verso la presa a mare degli allevamenti (citata a "1300 metri dal punto di sversamento");
- in relazione ai possibili impatti negativi dovuti all'attraversamento del canale marino per la posa del metanodotto con tecnica trenchless, la documentazione fornita dal proponente appare sufficientemente esaustiva, né sono ragionevolmente prevedibili reali impatti sui fondali;
- in relazione all'immissione di cloro e alla possibile variazione del pH o di derivati del cloro stesso nocivi per la salute dei pesci, considerate le diluizioni in gioco e la capacità di svolgere la funzione di tampone acido-basico delle acque marine, non sembrano prevedibili conseguenze, del tipo ipotizzato nelle osservazioni, per tutto ciò che non si trovi nelle immediate vicinanze (metri) dello scarico.

Per quanto riguarda la fauna ittica e le attività di pesca, si ritiene non vi siano nel merito criticità tali da essere di impedimento alla realizzazione del progetto. In particolare neppure per l'allevamento a terra in considerazione della geometria della presa dello stesso.

Il Settore "Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS). Pesca nelle acque interne", ha evidenziato che i punti di campionamento del PMA presentato sono adeguati a valutare le concentrazioni di cloro all'esterno dell'impianto per la salvaguardia degli allevamenti ittici presenti a terra e nel golfo ed ha fornito ulteriori elementi prescrittivi al PMA circa la necessità di monitoraggi in continuo del cloro presso la presa degli allevamenti ittici.

In relazione ai possibili impatti sulle attività di pesca e acquacoltura che l'esercizio dell'impianto potrebbe causare relativamente all'aumentato traffico marittimo, il proponente non rileva criticità per le attività produttive della pesca e dell'acquacoltura conseguenti al semplice passaggio delle navi metaniere, è comunque stata introdotta specifica prescrizione per l'istituzione di un fondo compensativo nel caso di dovessero verificare limitazioni, anche temporanee, al transito dei pescherecci o all'uso di strumenti di pesca professionali, fissi, mobili o trainanti.

Si ricorda inoltre che tutta la documentazione è stata anche esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.

TPL e collegamenti con Isola d'Elba

Le interferenze con l'operatività del porto sono state trattate nell'ambito del macro argomento "Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)" all'interno degli argomenti 9 e 15. Per quanto emerso nel corso del procedimento non sono ravvisabili elementi restrittivi al transito dei traghetti ai quali viene comunque sempre assicurata la priorità di transito dallo stesso proponente.

Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l'impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).

Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite, e rilasciato le determinazioni di competenza con eventuali prescrizioni.

IRPET a seguito delle valutazioni che asseriscono una trascurabile compromissione delle attività produttive per opera del rigassificatore ritiene insussistenti le condizioni per procedere a una stima delle ricadute socio economiche dell'opera.

19	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti acustici in fase di cantiere (gasdotto) ed in esercizio (FSRU, impianto correzione indice di Wobbe). Carenza degli studi.	
<p>La tematica è stata trattata dal proponente nei seguenti elaborati contenuti nella documentazione progettuale iniziale:</p> <p>DIS-CIV-3B-00014_r0_Sorgenti sonore PG-IT-D-00001_r0_Impatto transitorio REL-AMB-E-00010_r0-Rel Impatto acustico</p> <p>nonché nell'elaborato integrativo "Studio previsionale di impatto acustico – fase di esercizio" (Annesso 11, Sezione III, Paragrafo 2.9) dove è stata svolta una valutazione complessiva sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, in particolare sono stati valutati i potenziali impatti legati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • in fase di cantiere alle emissioni sonore per utilizzo di mezzi, macchinari di cantiere e traffico indotto, sia per quanto riguarda il progetto del Terminale FSRU Piombino, sia con riferimento alle opere connesse; • in fase di esercizio alle emissioni sonore legate sia al funzionamento dell'impianto FSRU e traffico terrestre indotto, sia al funzionamento dell'impianto di correzione indice di Wobbe. <p>Il proponente valutata la propagazione sonora nell'intorno del cantiere, assumendo conservativamente il funzionamento contemporaneo di tutti i mezzi ed ipotizzando che essi siano ubicati in una zona baricentrica rispetto all'area di cantiere. Il proponente indica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • che in prossimità del cantiere si potranno avere valori di emissione sonora, sebbene percepibili, sempre inferiori ai limiti di zona; • che è previsto un Piano di Monitoraggio Ambientale del clima acustico; • che in fase di Progetto esecutivo, l'Appaltatore potrà affinare le valutazioni essendo disponibili le informazioni di dettaglio sulle lavorazioni previste e nel caso chiedere deroga e/o mettere in atto idonee misure mitigative. <p>Il proponente indica inoltre che le misure del clima acustico in prossimità dei ricettori sono state effettuate e riportate nello studio "Studio previsionale di impatto acustico (Esercizio)" (REL-AMB-E-00002); le misure sono poi state utilizzate per verificare il rispetto dei limiti imposti dalla zonizzazione acustica del Comune di Piombino.</p> <p>Nel Piano di Monitoraggio Ambientale è stato previsto dal proponente un monitoraggio di verifica dell'impatto sonoro ai ricettori: i rilievi consentiranno di verificare se la rumorosità indotta dal progetto risulta conforme ai limiti acustici e, in caso di superamento dei limiti ai ricettori, il proponente indica che verranno attuate le specifiche misure di mitigazione.</p> <p>In relazione alla tipologia e alle caratteristiche del progetto in esame e dell'area di inserimento, le possibili criticità legate all'impatto acustico sono da associare alla fase di realizzazione.</p> <p>I risultati delle valutazioni mostrano il sostanziale rispetto di tutti i limiti di legge nel caso delle lavorazioni associate all'FSRU mentre è possibile il superamento dei limiti, con particolare riferimento al limite di immissione differenziale, nel caso della posa in opera delle tubazioni e della realizzazione dell'impianto Wobbe; in considerazione delle ipotesi cautelative assunte alla base dei calcoli è possibile ritenere che le stime forniscano valori massimali.</p> <p>Lo studio fornisce quindi l'indicazione di possibili accorgimenti attuabili per limitare l'impatto ai ricettori; eventuali deroghe temporanee verranno definite in fase esecutiva e verranno sottoposte agli enti competenti. Viene proposto un PMA con il dettaglio delle attività di monitoraggio sia in fase di cantiere che di esercizio.</p> <p>In relazione a quanto sopra ARPAT, in qualità di soggetto con competenze ambientali invitato alla CdS, ha fornito alcune prescrizioni relative alla fase di esercizio per la mitigazione degli effetti che sono state integrate nella posizione del RUR e quindi approvate in Conferenza dei Servizi.</p> <p>E' invece in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali.</p> <p>Si ricorda che tutta la documentazione è stata inoltre esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.</p>	

20	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene).	
<p>VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.</p>	
<p>Nella documentazione iniziale il proponente ha fornito una descrizione dello stato attuale della componente atmosfera.</p>	

20	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
<p>Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene).</p> <p>VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.</p>	
<p>L'individuazione delle sorgenti di emissione in atmosfera riconducibili all'esercizio del terminale FSRU Piombino è stata svolta dal Proponente nel documento Studio Modellistico delle Ricadute in Atmosfera per la fase di esercizio (par. 2.5) e viene ricondotta a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emissioni continue (generatori a bordo) legate al normale esercizio del Terminale; - emissioni di emergenza o particolari fasi diverse dal normale esercizio; - emissioni di inquinanti indotte dal traffico marittimo delle metaniere; - emissioni dai rimorchiatori utilizzati per le manovre. <p>In relazione al normale esercizio viene evidenziato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le ricadute medie annue di NOX e le ricadute medie annue e giornaliere (90,4° percentile) di Polveri in fase di esercizio avranno degli impatti minimi / trascurabili; - le massime ricadute orarie di NOX (99,8° percentile) saranno comunque inferiori limite di legge, concentrate principalmente nell'area portuale in cui avverranno le operazioni di manovra della metaniera con i rimorchiatori a supporto. <p>Lo scenario massimo simulato è estremamente conservativo e non corrisponde ad uno scenario reale di funzionamento, bensì è stato ottenuto considerando il verificarsi della condizione emissiva più impattante (sovrapposizione delle emissioni generate dai motori della FSRU alle attività della metaniera e dei 2 rimorchiatori) per 365 giorni l'anno, al fine di simulare lo svolgimento delle operazioni delle metaniere in concomitanza con le condizioni meteorologiche più gravose dal punto di vista della dispersione degli inquinanti emessi. Nella realtà, è previsto l'approdo di una metaniera circa ogni 5/7 giorni, con relativo supporto dei rimorchiatori, con i rimorchiatori che opereranno per 4 ore al giorno in concomitanza con la presenza delle metaniere in porto.</p> <p>ARPAT in qualità di soggetto con competenze ambientali invitato alla CdS, nel contributo inviato al RUR sulla documentazione integrativa, formula alcune puntuali osservazioni e in conclusione, alla luce delle informazioni e dei chiarimenti depositati dal Proponente, ritiene che le applicazioni modellistiche abbiano permesso di ottenere stime sufficientemente attendibili dei livelli d'impatto attesi, i quali risultano al più significativi per l'inquinante NOx-NO2 in termini di concentrazioni medie orarie.</p> <p>Tenendo conto dei valori stimati e delle concentrazioni "di fondo" rappresentative dell'area, non si prefigura il raggiungimento dei corrispondenti valori limite di qualità dell'aria fissati dal D.Lgs. 155/2010; ciò è comunque vincolato alle condizioni e caratteristiche emissive ipotizzate nelle simulazioni (valore limite in emissione per gli NOx di 300 mg/Nm³), che saranno verificate e controllate nella fase di avvio.</p> <p>In relazione al monitoraggio di qualità dell'aria nel porto di Piombino si evidenzia quanto segue. La rete regionale prevede due postazioni, una di tipo industriale e una per la valutazione dell'esposizione della popolazione. Nell'ambito della Convenzione tra ARPAT e AdSP sui porti di Livorno e Portoferraio (progetto Interreg AERNOSTRUM per la definizione della qualità dell'aria in ambito portuale) sono state condotte campagne a Portoferraio (estate-inizio autunno) e a Livorno, queste ultime indicative e rispondenti ai requisiti definiti dal D.Lgs. 155/2010, per cui i risultati possono essere confrontati con i valori limite definiti dalla normativa D.Lgs. 155/2010. In esito alle campagne di misurazione svolte nel porto di Livorno nelle 5 postazioni studiate i valori degli indicatori rispettano completamente i valori limite definiti dalla normativa; i valori riscontrati in funzione della postazione monitorata si collocano tra i valori rilevati nelle postazioni di fondo della rete regionale di Livorno o intermedi tra postazioni di fondo e la postazione di traffico. <u>In base a questi dati si può ritenere che anche nel porto di Piombino i livelli di qualità dell'aria per i parametri sopra riportati siano simili.</u> Il progetto Interreg AERNOSTRUM, seppur ancora in corso, non evidenzia ad oggi informazioni diverse rispetto a quanto già rilevato e riportato sopra.</p> <p>Partendo da tali premesse lo studio ambientale redatto dal proponente risulta coerente con i contenuti del PRQA.</p> <p>In relazione agli aspetti emissivi e per quanto attiene le attività di monitoraggio e controllo nonché l'individuazione dei limiti autorizzativi, si ricorda inoltre che è in corso il procedimento per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata sottoposta in data 12.08.2022 all'esame delle competenti Autorità nazionali.</p> <p>Si ricorda infine che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tutta la documentazione è stata inoltre esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS; • è in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali. <p>Per quanto attiene la VIS, preso atto di quanto sopra in relazione agli aspetti emissivi e di qualità dell'aria, i soggetti competenti in materia ambientale di livello regionale non hanno evidenziato elementi di criticità. Nel corso del procedimento, a seguito di richiesta di integrazione di ISS, sono stati aggiornati ed implementati gli scenari emissivi con specifico riferimento alle emissioni dei rimorchiatori aggiuntivi. Si ricorda che la competenza per l'espressione della Valutazione Impatto Sanitario ex art 23 comma 2 D.lgs. 152/06 è dell'Istituto Superiore di Sanità che partecipa alla CdS.</p>	

21	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti su Riserva e siti RN2000	
<p>L'area interessata dal progetto è situata in prossimità di 3 Siti della Rete Natura 2000, istituiti in conformità alle Direttive Habitat e Uccelli, di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZSC IT5160009 “Promontorio di Piombino e Monte Massoncello” a circa 4,2 km dall’area portuale; • ZPS/ZSC IT5160010 “Orti Bottagone”, a circa 330 m dal tratto di metanodotto che le è più prossimo, in sovrapposizione ai seguenti istituti di tutela ed aree di interesse conservazionistico: Riserva Naturale Regionale “Padule Orti Bottagone”, Area umida Ramsar “Padule Orti-Bottagone”, Important Bird Area (IBA) 219 – “Orti Bottagone”; • SIC IT5160021 “Tutela del Tursiops truncatus” sito interamente marino a circa 9 km dalla area portuale; <p>E’ stato correttamente avviato il procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale (Valutazione Appropriata), tramite la presentazione della documentazione richiesta dal Settore Tutela della Natura e del Mare, che ha esaminato i contenuti dello studio di incidenza ambientale presentato dal proponente e successivamente integrato nel corso del procedimento. L’istruttoria non ha evidenziato incidenze negative significative sulle sopra citate aree, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per quanto riguarda la ZSC “Promontorio di Piombino e Monte Massoncello” ed il SIC “Tutela del Tursiops truncatus”, è possibile concludere che le incidenze rilevate sui Siti Natura 2000 siano da considerarsi non significative, non pregiudicando il mantenimento dell'integrità dei Siti stessi, con particolare riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie; • per quanto riguarda il sito ZSC/ZPS “Orti-Bottagone”, visto quanto in premessa è possibile concludere che le incidenze rilevate siano da considerarsi non significative a condizione che, al fine di evitare possibili alterazioni degli habitat della ZPS “Orti Bottagone”, nonché degli habitat di specie presenti nel tratto palustre posto a nord dell’Anpil “La Sterpaia”, frequentati dalle specie caratteristiche del Sito, i lavori per la realizzazione del metanodotto siano condotti in modo tale da escludere conseguenze sugli attuali equilibri e condizioni idromorfiche, idrologiche ed idrogeologiche dell’area d’intervento. <p>Quindi, per quanto attiene il sito ZSC/ZPS “Orti-Bottagone”, in riferimento ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - possibili incidenze determinate dalle operazioni di scavo sullo stato di conservazione delle specie selvatiche, nelle fasi fenologiche più sensibili del loro ciclo di vita, con particolare riferimento alle specie di interesse comunitario ed a quelle di interesse conservazionistico; - possibile incidenza determinata dalle emissioni di polveri sulle specie floristiche e faunistiche di interesse conservazionistico, sia direttamente, sia indirettamente, attraverso intorbidimento delle acque; <p>in esito al procedimento sono state previste specifiche misure di mitigazione relative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle tecniche operative per l’effettuazione degli scavi afferenti la trincea per la posa del metanodotto al fine di garantire gli equilibri idrogeologici; • al periodo di effettuazione delle operazioni di scavo al fine di limitare le interferenze con la fauna selvatica; • alla bagnatura e/o copertura dei cumuli di terreno di scavo temporaneamente depositati al fine di limitare al massimo la dispersione di polveri. 	

22	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina	
<p>Le valutazioni sui potenziali effetti derivanti dallo scarico delle acque di vaporizzazione sono stati analizzati dal proponente sulla base degli esiti dello Studio modellistico di dispersione termica/chimica (si veda a tal proposito quanto indicato all’argomento successivo n.23) e riportati nella documentazione presentata: Studio ambientale e Studio di incidenza. Con la documentazione integrativa di Agosto 2022 il proponente ha fornito un aggiornamento delle indagini effettuate sulla matrice acque marine, da tale aggiornamento conoscitivo non emergono specifiche criticità ostative alla realizzazione del progetto. La documentazione integrativa comprende anche una puntuale descrizione del progetto relativo all'uso delle acque di mare per il processo di vaporizzazione del GNL: l’acqua di mare, utilizzata per la vaporizzazione del GNL, sarà addizionata a bordo della FSRU con un minimo contenuto di cloro per prevenire la proliferazione di microorganismi all’interno degli scambiatori. Il quantitativo di cloro immesso sarà al di sotto del limite di 0,2 mg/l indicato dalla normativa vigente (Rif. Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.). Il punto di prelievo e il punto di scarico si trovano a due quote differenti sullo scafo: SC2 (prelievo) a circa -8m e P1 (scarico) a circa -3m. La FSRU è dotata di una presa campione per la misurazione del contenuto di cloro allo scarico dell’acqua di mare, al fine di assicurare che gli scarichi siano conformi a quanto previsto dalla normativa vigente.</p> <p>Ai fini delle valutazioni rispetto ai potenziali impatti indotti sul comparto marino dalla presenza dello scarico in porto delle acque di vaporizzazione della FSRU, sono state condotte delle simulazioni specifiche dell’evoluzione spazio/temporale della temperatura e della concentrazione di cloro, oltre che della risospensione dei sedimenti (si veda a tal proposito quanto indicato all’argomento successivo n.23). Lo scarico sarà inoltre sottoposto a monitoraggio in continuo di cloro e temperatura; il livello di cloro sarà mantenuto inferiore al limite di legge allo scarico previsto dalla Tab. 3 All. 5 Parte III D.Lgs.152/2006.</p> <p>Le possibili <u>interferenze dirette con i fondali marini</u> sono riferibili al solo tratto sottomarino del metanodotto (di ca 1250 m) che attraversa lo specchio acqueo tra la banchina est e la costa. Per il citato tratto sottomarino, si prevede di utilizzare la tecnica</p>	

Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina

trenchless direct pipe (ovvero passando al di sotto del fondale marino senza effettuare scavi) e pertanto senza interferenze con il comparto ambientale marino. Si ritiene che la tecnica prescelta, gli accorgimenti usati e l'invio di sedimenti sabbioso-limosi a scarico consentano di minimizzare gli impatti della attività di posa in opera della condotta sottomarina.

Riguardo al potenziale incremento di torbidità delle acque dovuto alla movimentazione delle gasiere nell'area portuale, si rileva che trattasi di torbidità delle acque che nulla apporta o toglie ai fondali, ma eventualmente altera le caratteristiche degli ecosistemi planctonici e bentonici, come già oggi avviene nel porto di Piombino in assenza della FSRU, laddove il contributo originato dalle gasiere appare residuale.

Per quanto riguarda la fauna ittica e le attività di pesca, si ritiene non vi siano nel merito criticità tali da essere di impedimento alla realizzazione del progetto. In particolare neppure per l'allevamento a terra in considerazione della geometria della presa dello stesso. Le simulazioni riportano infatti le variazioni di temperatura sotto 0,5 °C già ad alcune centinaia di metri dallo scarico e quindi non paiono probabili effetti di rilievo significativo verso la presa a mare degli allevamenti (citata a "1300 metri dal punto di sversamento"). Per quanto riguarda l'immissione di cloro, considerando le diluizioni in gioco e la capacità del cloro di svolgere la funzione di tampone acido-basico delle acque marine, non sembrano prevedibili conseguenze in relazione alla variazione del pH per tutto ciò che non si trovi nelle immediate vicinanze (metri) dello scarico.

In riferimento ai possibili impatti sulla qualità delle acque di balneazione, le due acque di balneazione denominate "Pontedoro" e "Viale del Popolo" sono classificate in stato "eccellente" nella stagione balneare 2022 e nei 4 anni precedenti, dal 2018 al 2021. L'impatto dell'opera risulta esaurientemente analizzato nella documentazione integrativa in quanto, nelle tre possibili configurazioni dello scarico, la dispersione dei parametri cloro e temperatura non influisce negativamente sulla qualità delle acque di balneazione.

Non appare assumere significatività la possibile distruzione del plancton disperso nella colonna d'acqua essendo le comunità (micro)planctoniche per loro natura sottoposte a variazioni giornaliere e con capacità rigenerative molto rapide.

Nelle simulazioni di dispersione degli inquinanti e del delta termico la questione dello "spill over" di contaminanti che potrebbe influenzare anche ecosistemi lungo la costa, appare problematica ininfluenza per quanto riguarda le sostanze presenti nello scarico.

Si evidenzia che l'Allegato 8 "Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale" è stato integrato e depositato il 30/08/2022; il piano riporta l'ubicazione dei punti di monitoraggio, i parametri analitici e l'articolazione temporale del monitoraggio.

I soggetti competenti in materia ambientale, esaminato il Piano di Monitoraggio Ambientale della qualità delle acque, hanno ritenuto di fornire specifiche prescrizioni per l'implementazione dei parametri da monitorare al fine di controllare lo stato ecologico e chimico delle acque, dei punti di campionamento e per rendere i risultati rapidamente disponibili alle autorità di controllo. Anche per la matrice sedimenti è stata indicata la necessità di un monitoraggio pre e post-operam in prossimità del rigassificatore, all'imboccatura del porto, lungo la condotta sottomarina e fuori dal porto secondo la modellistica diffusionale degli inquinanti (compreso le sostanze cloroderivate). Seppur la mappatura delle biocenosi bentoniche non abbia rilevato emergenze di pregio ed abbia evidenziato una prateria di Posidonia oceanica molto degradata (matte morta), in esito al procedimento viene richiesto al Proponente uno specifico monitoraggio anche delle comunità bentoniche pre e post-operam, utile sia per la valutazione dello stato ecologico (vedi sopra) che per eventuali impatti del rigassificatore. I risultati di tale monitoraggio permetteranno di avere un quadro completo dello stato di qualità delle acque ante-operam e di verificare nel corso della operatività della FSRU quale sia la loro evoluzione.

In relazione a talune misure di mitigazione o compensazione proposte con le osservazioni si evidenzia quanto segue:

- in relazione allo scarico a mare di acque con presenza di cloro e alla proposta di chiudere il ciclo utilizzando il depuratore di ASA come impianto di trattamento delle acque (la soluzione viene ritenuta poter avere anche valenza futura per trattare attraverso fognatura interna le acque reflue delle navi che in futuro opereranno nel porto di Piombino): l'apporto consistente di acque di mare (18.000 m³/h) in un depuratore biologico di acque reflue urbane, come quello situato in area retrostante il porto di Piombino avrebbe, per effetto della salinità, un effetto tossico indesiderato sul funzionamento della sezione di trattamento biologico, rendendola inefficace; in ogni caso il trattamento non avrebbe alcuna azione depurativa sul cloro residuo in esse contenuto, che si configura come unico contaminante presente;
- in relazione allo scarico a mare di acque con presenza di cloro e alla proposta misura di mitigazione di chiudere il ciclo utilizzando il depuratore di ASA come impianto di miscelazione delle acque, al fine di alzare la temperatura dell'acqua scaricata in mare nonché disinfettare le acque reflue, abbattendo ulteriormente la presenza di eventuali batteri presenti nelle acque di scarico e diluendo ulteriormente il cloro immesso nella nave gassiera: il depuratore situato in località Ferriere non scarica all'interno del bacino portuale ma, mediante tubazione interrata, i reflui sono immessi in acque marine costiere limitrofe all'area omogenea di balneazione denominata "Viale del Popolo" IT009049012007, a circa 2 km in linea d'aria dalla banchina in cui si prevede di attraccare la Golar Tundra. La soluzione prospettata comporterebbe, per la significativa consistenza idraulica dello scarico della nave (18.000 m³/h), la necessità di predisporre una tubazione dedicata per il convogliamento dello scarico presso il punto di immissione del depuratore oltre ad elevati consumi di energia per il sollevamento del refluo dal punto di produzione fino allo scarico.

Si ricorda che tutta la documentazione è stata esaminata anche da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale; che partecipa alla CdS.

23	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Carenza delle conoscenze e degli studi idrodinamici e correntometrici dentro e fuori dalla darsena (condizioni meteo marine) ai fini dello studio della dispersione chimica e termica	
<p>Ai fini delle valutazioni rispetto ai potenziali impatti indotti sul comparto marino dalla presenza dello scarico in porto delle acque di vaporizzazione della FSRU (argomento trattato al precedente punto 22), sono state condotte delle simulazioni specifiche dell'evoluzione spazio/temporale della temperatura e della concentrazione di cloro, oltre che della risospensione dei sedimenti.</p> <p>Nello studio modellistico di dispersione termica/chimica in fase di esercizio è stata analizzata la dinamica della dispersione della temperatura e del cloro a seguito delle operazioni di rigassificazione previste all'interno dell'area portuale di Piombino (LI), legate all'entrata in funzione di una unità di FSRU tramite l'impiego di un modello numerico in grado di simulare l'evoluzione spaziotemporale della circolazione marina forzata da diverse variabili ambientali, quali vento, onde, gradienti di pressione. L'implementazione di tale modello ha consentito di analizzare la dinamica della dispersione di cloro e temperatura conseguente al rilascio di reflui dall'impianto della FSRU.</p> <p>L'obiettivo della selezione di diversi scenari, effettuata nell'ambito dello studio modellistico di dispersione termica/chimica è stata quella di estrarre un gruppo di diverse serie temporali diverse tra loro, al fine di caratterizzare in modo esaustivo la variabilità climatica nei paraggi di Piombino. Sono stati inizialmente selezionati 50 clusters e l'estensione temporale degli scenari fissata a una settimana, in quanto i processi di dispersione dello scarico della FSRU, soprattutto per quanto riguarda l'evoluzione della temperatura e della concentrazione di cloro, possono avere un tempo scala di qualche giorno. Sono stati quindi identificati 4 scenari specifici che differiscono per le condizioni di intensità e direzione di provenienza di vento e onde.</p> <p>Le simulazioni della dispersione in mare di ipoclorito sono state inoltre condotte in modo conservativo considerando una concentrazione di ipoclorito pari ai limiti di legge ed assumendo la massima portata di rigassificazione per 365. gg/anno. È stato verificato che nelle tre configurazioni alternative progettuali dello scarico non sono state riscontrate criticità per nessuno scenario meteomarinario considerato, sebbene la configurazione n.1 sia stata scartata per la possibile interferenza con gli impianti di itticoltura posti in prossimità della stessa.</p> <p>Le modellazioni numeriche svolte dall'Università di Genova hanno evidenziato come la distribuzione spaziale del gradiente di concentrazione del cloro, siano contenuti in un'area limitata. I risultati evidenziano che le concentrazioni di cloro ed i gradienti di temperatura non presentano criticità per nessuno scenario meteomarinario/istante temporale considerato alle diverse quote rispetto al fondale e che tali acque non interesseranno le aree esterne al porto.</p> <p>Inoltre, nell'ambito del suddetto studio è stata verificata la possibile mobilizzazione del sedimento sul fondo del porto; anche in questo caso le verifiche realizzate hanno mostrato che le velocità indotte dallo scarico non sono in grado di mobilizzare il sedimento.</p> <p>Lo scarico sarà oggetto di monitoraggio in continuo di cloro e temperatura; il livello di cloro sarà mantenuto inferiore al limite di legge allo scarico previsto dalla Tab. 3 All. 5 Parte III D.Lgs.152/2006. Si ricorda che è in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali.</p> <p>In relazione alla correttezza e ragionevolezza delle modellazioni svolte non sono emersi da parte degli SCA di supporto al RUR elementi da segnalare. Per quanto attiene al PMA si rimanda a quanto già indicato per l'argomento 22.</p> <p>Si ricorda inoltre che tutta la documentazione è stata anche esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.</p>	

24	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS	
<p>L'intervento interessa prevalentemente il Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Piombino, perimetrato con DM 10/01/2000 e DM 07/04/2006, il quale comprende l'area industriale a terra e l'area marino portuale antistante; il collegamento alla rete gas nazionale, compresa l'infrastruttura tecnica, si estende anche in area esterna al SIN stesso. La competenza all'interno dell'area SIN, ai sensi dell'art. 252 del D.lgs 152/2006, risulta in capo al Ministero per la Transizione Ecologica Direzione Generale USSRI a cui spetta il rilascio del nulla osta per la realizzazione di Interventi ed opere nei siti oggetto di bonifica, di cui all'art. 242 ter.</p> <p>L'art. 242-ter del D.Lgs.152/06 e s.m.i. definisce la procedura per la realizzazione della tipologia di opera in oggetto nei siti oggetto di bonifica, compresi i Siti di Interesse Nazionale. La documentazione integrativa è stata predisposta, in relazione al suddetto art. 242-ter del D.Lgs.152/06 e s.m.i., secondo quanto prevede la normativa di riferimento (Decreto Direttoriale DG RIA 30 marzo 2021, n.46).</p> <p>La normativa in materia di gestione delle terre e rocce da scavo (DPR 120/2017), all'art.25, prevede - <u>qualora l'area risulti già caratterizzata</u> - che nella realizzazione degli scavi sia analizzato un numero significativo di campioni di suolo insaturo prelevati da stazioni di misura rappresentative dell'estensione dell'opera e del quadro ambientale conoscitivo. A tal fine deve essere predisposto uno specifico "piano di dettaglio" relativo alla caratterizzazione in corso d'opera. E' stato infatti presentato il documento "<u>Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino</u> (ai sensi dell'art. 25, comma 1, lett. A del D.P.R. 120/17)"; il piano descrive la caratterizzazione in corso d'opera delle TRS nel tratto di tracciato interferente con l'area SIN a terra, per verificare se le stesse abbiano i requisiti ambientali per poter essere riutilizzate in sito o se</p>	

24 Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali

Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS

debbano essere smaltite come TRS qualificate rifiuto.. Come previsto dal documento, le attività di caratterizzazione verranno realizzate durante la fase in corso d'opera del progetto. Le attività di campionamento e prelievo dei campioni ambientali saranno svolte con la partecipazione/coinvolgimento di ARPAT per le opportune attività di controllo/verifica. Il proponente prima dell'avvio dei lavori trasmetterà il cronoprogramma delle attività ad ARPAT in modo tale che tale Agenzia, qualora lo ritenga opportuno, potrà presenziare alle attività di campionamento e prelevare campioni in contraddittorio.

Si sottolinea che le aree del SIN a terra interessate dal progetto risultano essere state caratterizzate, pertanto quanto previsto dall'art.25 del DPR 120/17 è applicabile al progetto e il proponente ha correttamente seguito le procedure e ha individuato le due principali casistiche di scavi interno ed esterno al SIN ed ha conseguentemente predisposto, oltre alla Relazione Tecnica, i documenti di riferimento.

In riferimento alle misure previste per la gestione delle terre e rocce da scavo in area SIN, nello specifico ai materiali per la copertura e isolamento dei cumuli di terreno scavato, si provvederà a rendere isolati i cumuli ed evitare rilasci e dispersioni, come rappresentato nella documentazione integrativa inviata al MiTE Direzione Generale USSRI.

Nel tratto in area SIN, i terreni che – in base agli esiti della caratterizzazione in corso d'opera - risulteranno non conformi ai limiti normativi vigenti saranno oggetto di rimozione e conferimento ad impianti di recupero/smaltimento in qualità di rifiuti. Le eventuali parti di scavo rimosse saranno rinterrate con terreno acquistato e conformi ai limiti normativi vigenti per l'area di interesse. In riferimento alle potenziali interferenze tra scavi a cielo aperto ed acque sotterranee, qualora venisse rilevata la necessità di aggottare le acque eventualmente presenti all'interno della trincea scavata per l'esecuzione dei lavori, le stesse dovranno essere aggottate, caratterizzate e gestite come rifiuti conferendole ad impianti di smaltimento. Le acque sotterranee, laddove interferenti con gli scavi, saranno dunque aggottate al fine di abbassare temporaneamente il livello statico della falda e quindi permettere l'esecuzione dei lavori in condizioni favorevoli ed in sicurezza.

La documentazione è stata esaminata anche da ARPAT che ritiene che il proponente abbia fornito sufficienti chiarimenti e che abbia indicato modalità corrette.

Si ricorda che tutta la documentazione è stata anche esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.

Si ricorda infine che tutta la documentazione è stata istruita da MiTE Direzione USSRI, che detiene le specifiche competenze per le opere all'interno dell'area SIN, invitato in CdS.

ALLEGATO A1 – Elenco documentazione progettuale iniziale

Allegato 1 Relazione tecnica

REL-PROG-E-00001

Relazione relativa alla soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla rete nazionale di trasporto del gas naturale

ALLEGATI

PG-PSZ-D-00001

Corografia di progetto

PG-PL-3A-00001

Planimetria generale

REL-SA-E-00001

Filosofia di funzionamento, controllo e emergenza impianto

PG-PL-8A-00012

Planimetria sistema di ormeggio e posizione arredi banchina

PG-PL-4B-00008

Planimetria di progetto fondazioni punti d'ormeggio

ST-D-00001

Sezioni tipo di progetto

DIS-CIV-5B-00014

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 1

DIS-CIV-6B-00015

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 2

DIS-CIV-7B-00016

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 3

PG-PL-6A-00003

Planimetria rete antincendio

PG-PL-4A-00002

Planimetria sensori antincendio

PG-PL-1A-00030

Planimetria Generale Aree Cantieri Operativi

PG-PL-2A-00031

Planimetria generale aree logistiche/viabilità di collegamento

DIS-CIV-1A-00001

Disegni struttura di sostegno e fondazioni per manichette di scarico gas

PG-TP-D-00001

Tracciato di progetto

ANNESSI

REL-AMB-E-00020

Studio Meteomarino

REL-AMB-E-00021

Studio di propagazione del moto ondoso

REL-AMB-E-00022

Studio dell'agitazione interna portuale

REL-AMB-E-00023

Idrodinamica costiera e dell'area portuale

REL-CIV-E-00023

Relazione di calcolo per sistema di ormeggio

REL-GEO-E-00005

Relazione geologica tracciato metanodotto

Allegato 2 Studio Ambientale

1. STUDIO AMBIENTALE

REL-SIA-E-00001

Relazione Studio Ambientale

REL-AMB-E-00011

Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Esercizio)

REL-AMB-E-00010

Studio previsionale di impatto acustico – fase di esercizio

REL-AMB-E-00040

Valutazione Impatto Sanitario

REL-AMB-E-00050

Le biocenosi bentoniche costiere e le attività di pesca dell'ambiente marino dell'area del Porto

REL-AMB-E-00013

Valutazione di incremento del Traffico Navale nell'Area di Progetto

REL-AMB-E-00014

Studio Modellistico Di Dispersione Termica/Chimica In Ambiente Marino In Fase Di Esercizio presso il terminal portuale di Piombino (LI)

PG-HAB-D-00003

Cartografia di dettaglio degli habitat bentonici presenti sui fondali antistanti il porto di Piombino

1.a Sezione generale inquadramento

REL-FAUN-E-00001

Schede preliminari dei ripristini vegetazionali

REL-AMB-E-00015

Studio delle tipologie forestali e stima preliminare delle piante da abbattere

PG-TP-D-00020

Inquadramento Territoriale su ortofoto

PG-TPSZ-A-00130

Inquadramento territoriale su C.T.R. Con areali SIC, ZSC, e ZPS

PG-TPSZ-D-00002

Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS, e IBA su base C.T.R.

<u>PG-TP-D-00022</u>	Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)
<u>PG-US-D-00001</u>	Carta dell'uso del suolo
<u>PG-CVN-D-00001</u>	Carta della vegetazione
<u>PG-FAUN-D-00001</u>	Carta del valore faunistico
<u>PG-SN-D-00001</u>	Planimetria "strumenti di tutela e pianificazione nazionale"
<u>PG-TPSZ-D-00001</u>	Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, Aree Ramsar e IBA
<u>PG-PCA-D-00001</u>	Piano di classificazione acustica
<u>PG-SR-D-00001</u>	Planimetria "strumenti di tutela e pianificazione regionale"
<u>PG-PL-xE-00037</u>	Mapa delle emissioni sonore
	1.b Sezione Terminale FSRU
<u>DIS-CIV-3B-00014</u>	Planimetria sorgenti sonore
<u>DIS-CIV-3B-00015</u>	Planimetria punti di emissione in atmosfera
	1.c Sezione Opere connesse
<u>PG-IT-D-00001</u>	Impatto transitorio
<u>PG-IOU-D-00001</u>	Impatto ad opera ultimata
<u>PG-OM-D-00001</u>	Opere di mitigazione e ripristino
	2. SINTESI NON TECNICA
<u>REL-AMB-E-00005</u>	Relazione Sintesi non tecnica
	3. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
<u>REL-PMA-E-00001</u>	Relazione PMA
<u>PG-PMA-D-00001</u>	Carta dei punti di monitoraggio
	4. TERRE E ROCCE DA SCAVO
<u>REL-AMB-E-00028</u>	Ricerca impianti di conferimento rifiuti da costruzione e demolizione e cave di estrazione inerti
	a. PROGETTO DI UTILIZZO TRS
<u>REL-PDU-E-00002</u>	Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti
<u>SENZA CODICE_ allegato</u>	Schede di campionamento dei punti di caratterizzazione delle TRS
<u>SENZA CODICE_ allegato</u>	Tabella riepilogativa dei risultati delle analisi di laboratorio dei campioni di terreno
<u>SENZA CODICE_ allegato</u>	Rapporti di prova delle analisi di laboratorio dei campioni di terreno
<u>PG-TP-D-00001</u>	Tracciato di progetto
<u>PG-TP-D-00022</u>	Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)
<u>PG-US-D-00001</u>	Carta dell'uso del suolo
<u>PG-TP-D-00002</u>	Planimetria con ubicazioni dei punti di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo (area extra SIN)
<u>PG-CGB-D-00001</u>	Carta geologica-geomorfologica
	b. PIANO DI CAMPIONAMENTO IN CORSO
<u>REL-PDU-E-00003</u>	Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 let. a del DPR 120/17)
<u>PG-TP-D-00023</u>	Ubicazioni dei tratti di tracciato in area SIN oggetto di campionamento TRS in corso d'opera
	5. VINCA
<u>REL-AMB-E-00003</u>	Studio di incidenza ambientale (comprensivo delle Appendici: Format di supporto, Dichiarazione professionista incaricato e Schede Natura 2000)
<u>PG-TPSZ-D-00001</u>	Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, Aree Ramsar e IBA
<u>PG-OF-D-00001</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su ortofoto
<u>PG-TPSZ-D-00002</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su base CTR
<u>PG-HAB-D-00002</u>	Carta della vegetazione e degli habitat in All.I Dir. 92/43/CEE
	6. RELAZIONE PAESAGGISTICA
<u>REL-AMB-E-00002</u>	Relazione paesaggistica

<u>DF--00001</u>	Documentazione fotografica
<u>DF--00002</u>	Fotoinserti
	7. VERIFICA PREVENTIVA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO
<u>REL-ARC-E-00001</u>	Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico
<u>PG-ARC-D-00001</u>	Carta delle evidenze archeologiche
<u>PG-ARC-D-00002</u>	Carta delle Unità di ricognizione e della visibilità dei suoli
<u>PG-ARC-D-00003</u>	Carta del potenziale archeologico
	8. PROGETTO
	a. Relazione di fattibilità tecnico-economica
<u>REL-AMB-E-00004</u>	Relazione generale del progetto di fattibilità tecnico-economica
	b. FSRU + Banchina
<u>PG-PL-3A-00001</u>	Planimetria generale
<u>PG-PL-8A-00012</u>	Planimetria sistema di ormeggio e posizione arredi banchina
<u>PG-PL-4A-00002</u>	Planimetria sensori antincendio
<u>PG-PL-5A-00004</u>	Planimetria dispositivi antincendio
<u>PG-PL-6A-00003</u>	Planimetria rete antincendio
<u>PG-PL-1A-00030</u>	Planimetria generale aree cantieri operativi
<u>PG-PL-2A-00031</u>	Planimetria generale aree logistiche viabilità di collegamento
<u>PG-PL-7A-00032</u>	Planimetria vie di fuga banchina
<u>PG-PL-4B-00008</u>	Planimetria di progetto fondazioni punti d'ormeggio
<u>ST--D-00001</u>	Sezioni tipo di progetto
<u>DIS-SA-1A-00003</u>	Viste manichette
<u>REL-CIV-E-00023</u>	Relazione di calcolo per sistema di ormeggio
<u>DIS-CIV-1B-00010</u>	Fondazioni punti di ormeggio TIPO 1
<u>DIS-CIV-2B-00011</u>	Fondazioni punti di ormeggio TIPO 2
<u>DIS-CIV-3B-00012</u>	Fondazioni punti di ormeggio TIPO 3
<u>DIS-CIV-5B-00014</u>	Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 1
<u>DIS-CIV-6B-00015</u>	Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 2
<u>DIS-CIV-7B-00016</u>	Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 3
<u>REL-GEO-E-00020</u>	Report indagini geognostiche e geofisiche
<u>REL-AF-E-00022</u>	Report rilievo batimetrico
<u>REL-AF-E-00001</u>	Report rilievo aerofotogrammetrico
<u>REL-AMB-E-00020</u>	Studio Meteomarina
<u>REL-AMB-E-00021</u>	Studio di propagazione del moto ondoso da largo in costa
<u>REL-AMB-E-00022</u>	Studio dell'agitazione interna portuale
<u>REL-AMB-E-00023</u>	Idrodinamica costiera e dell'area portuale
<u>REL-AMB-E-00024</u>	Studio di inondazione da onde di maremoto
<u>REL-SA-E-00001</u>	Filosofia di funzionamento, controllo e emergenza impianto
<u>REL-SA-E-00002</u>	Studio di depressurizzazione
	c. Opere connesse
<u>PG-PSZ-D-00001</u>	Corografia di progetto
<u>PG-TP-D-00001</u>	Tracciato di progetto
<u>REL-CIV-E-00025</u>	Relazione generale di Compatibilità idraulica
<u>REL-CIV-E-00026</u>	Attraversamento in subalveo Fiume Cornia - Valutazioni idrologiche e idrauliche e relazione tecnica di Compatibilità Idraulica
<u>REL-CIV-E-00027</u>	Analisi delle interferenze con reticolo idrografico della Regione Toscana - Relazione tecnica - illustrativa
<u>MI-SAF-D-00001</u>	Schede attraversamenti idraulici
<u>REL-PERM-E-00116</u>	RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA Toc Fiume Cornia e S.P. N.40 (Prog. Km 7+254)
<u>PG-CGB-D-00001</u>	Carta geologica-geomorfologica

<u>PG-IDRO-D-00001</u>	Carta idrogeologica
<u>PG-PAI-D-00001</u>	Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico - Pericolosità frane
<u>PG-PAI-D-00002</u>	Piano gestione rischio alluvioni (PGRA)
<u>REL-SIS-E-00001</u>	Relazione sismica
<u>REL-CI-E-00002</u>	Relazione idrogeologica
<u>REL-CIV-E-00001</u>	Verifica allo scuotimento sismico
<u>REL-GEO-E-00005</u>	Relazione geologica tracciato metanodotto

Allegato 3 Documentazione per Autorizzazione Unica

	1. AUTORIZZAZIONE UNICA
<u>REL-AU-E-00001</u>	Relazione tecnica
<u>REL-AMB-E-00010</u>	Studio previsionale di impatto acustico (fase di esercizio)
	a. Sezione Generale Inquadramento
<u>PG-TP-D-00020</u>	Inquadramento Territoriale su ortofoto
<u>PG-TPSZ-A-00130</u>	Inquadramento territoriale su C.T.R.
<u>PG-TP-D-00022</u>	Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)
<u>PG-PL-xE-00037</u>	Mapa delle emissioni sonore
	2. VINCA
<u>REL-AMB-E-00003</u>	Studio di incidenza ambientale (comprensivo delle Appendici: Format di supporto, Dichiarazione professionista incaricato e Schede Natura 2000)
<u>PG-TPSZ-D-00001</u>	Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, Aree Ramsar e IBA
<u>PG-OF-D-00001</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su ortofoto
<u>PG-TPSZ-D-00002</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su base CTR
<u>PG-HAB-D-00002</u>	Carta della vegetazione e degli habitat in All.I Dir. 92/43/CEE
	3. RELAZIONE PAESAGGISTICA
<u>REL-AMB-E-00002</u>	Relazione paesaggistica
<u>DF--00001</u>	Documentazione fotografica
<u>DF--00002</u>	Fotoinserimenti
	4. DOCUMENTI GENERALI DI PROGETTO
<u>PG-PL-3A-00001</u>	Planimetria Generale
	5. INGEGNERIA DELLE TUBAZIONI - FSRU + BANCHINA
<u>DIS-SA-1A-00003</u>	Viste manichette
	6. INGEGNERIA NEAR-SHORE
<u>REL-CIV-E-00023</u>	Relazione di calcolo per sistema di ormeggio
<u>PG-PL-8A-00012</u>	Planimetria sistema di ormeggio e posizione arredi banchina
	7. INGEGNERIA DI SICUREZZA - FSRU + BANCHINA
<u>PG-PL-4A-00002</u>	Planimetria sensori antincendio
<u>PG-PL-5A-00004</u>	Planimetria dispositivi antincendio
<u>PG-PL-6A-00003</u>	Planimetria rete antincendio
<u>PG-PL-10A-00005</u>	Planimetria aree classificate banchina
<u>PG-PL-1A-00030</u>	Planimetria generale aree cantieri operativi
<u>PG-PL-2A-00031</u>	Planimetria generale aree logistiche viabilità di collegamento
<u>PG-PL-7A-00032</u>	Planimetria vie di fuga banchina
	8. INGEGNERIA CIVILE-BANCHINA
	a. Planimetrie di progetto
<u>PG-PL-4B-00008</u>	Planimetria di progetto fondazioni punti d'ormeggio
	b. Sezioni tipo
<u>ST--D-00001</u>	Sezioni tipo di progetto
	c. Dettagli

DIS-CIV-1B-00010
DIS-CIV-2B-00011
DIS-CIV-3B-00012

Fondazioni punti di ormeggio TIPO 1
Fondazioni punti di ormeggio TIPO 2
Fondazioni punti di ormeggio TIPO 3

DIS-CIV-5B-00014
DIS-CIV-6B-00015
DIS-CIV-7B-00016

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 1
Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 2
Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 3

REL-GEO-E-00020
REL-AF-E-00022
REL-AF-E-00001

Report indagini geognostiche e geofisiche
Report rilievo batimetrico
Report rilievo aerofotogrammetrico

d. Carpenterie e armature

e. Report specialistici indagini in campo

9. STUDI SPECIALISTICI DI IDRAULICA MARITTIMA

REL-AMB-E-00020
REL-AMB-E-00021
REL-AMB-E-00022
REL-AMB-E-00023
REL-AMB-E-00024

Studio Meteomarina
Studio di propagazione del moto ondoso da largo in costa
Studio dell'agitazione interna portuale
Idrodinamica costiera e dell'area portuale
Studio da inondazione da onde di maremoto

10. METANODOTTO

ST-D-00200
ST-D-00300
ST-D-00400
SK-001

ELENCO DISEGNI TIPOLOGICI
ELENCO IMPIANTI- Met. Collegamento FSRU Piombino, DN 1200 (48") -
DOPPIA TUBAZIONE DN 650 (26") DP 75 bar
ELENCO DISEGNI ATTRAVERSAMENTI DETTAGLIO
SCHEMA DI RETE

FASCE TIPO

PG-VPE-D-00101
PG-VPE2000-56E-00101
MI-DITTE-E-00101
PG-TP-D-00024

TRACCIATO DI PROGETTO CON VPE E STRUMENTI URBANISTICI
PLANIMETRIA CATASTALE CON VPE ED AREE DI OCCUPAZIONE
TEMPORANEA
ELENCO PARTICELLARE
Inquadramento territoriale su C.T.R. con VPE ed aree di occupazione lavori

Allegato 4 Concessione Demaniale

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Modello di Domanda D1
Elaborato Grafico di Dettaglio
Relazione Tecnica della Procedura S.I.D.
Estratto di Mappa p.lla 219 - 220
Estratto di Mappa p.lla 278
Visura Catastale p.lla 278
Visura Catastale p.lla 219
Visura Catastale p.lla 220
Visura Catastale p.lla 281
File "D1_192443_10238291008.ZIP" per inserimento digitale sul Portale del
Mare - S.I.D.

Allegato 5 - Rapporto Preliminare di sicurezza

MODELLO A

RIEPILOGO DELLE ATTIVITA' SOGGETTE AI CONTROLLI
PREVENZIONE INCENDI E ONERI PER LA PRESENTAZIONE
NOF

RELAZIONE TECNICA

REL-MEC-E-00100

RELAZIONE TECNICA RAPPORTO PRELIMINARE DI
SICUREZZA

ALLEGATI

ALLEGATO A.1.2

PLANIMETRIA DEI CONFINI DELLO STABILIMENTO E UNITÀ

<u>ALLEGATO A.1.4</u>	LOGICHE
<u>ALLEGATO A.2.1</u>	CURRICULUM VITAE DEL RESPONSABILE DELLA STESURA
<u>ALLEGATO A.2.2</u>	DEL RAPPORTO PRELIMINARE DI SICUREZZA
<u>ALLEGATO A.2.3</u>	COROGRAFIA DELLA ZONA
<u>ALLEGATO B.3.2-A</u>	POSIZIONE DEL TERMINALE SU MAPPA
<u>ALLEGATO B.3.2-B</u>	PIANTE E SEZIONI DEL TERMINALE
<u>ALLEGATO B.3.2-C</u>	PLANIMETRIE E STRUTTURA DI SOSTEGNO MANICHETTE
<u>ALLEGATO B.3.3-A</u>	DEL SISTEMA DI INVIO GAS IN RETE
<u>ALLEGATO B.3.3-B</u>	SISTEMA DI STOCCAGGIO E TRASFERIMENTO CARBURANTI
<u>ALLEGATO C.3.1-A</u>	LIQUIDI SU FSRU
<u>ALLEGATO C.3.1-B</u>	SISTEMA DI ORMEGGIO
<u>ALLEGATO C.3.2</u>	SCHEMA A BLOCCHI
<u>ALLEGATO C.4.1-A</u>	SCHEMI DI PROCESSO
<u>ALLEGATO C.4.1-B</u>	DATI METEOREOLOGICI 2017-2021
<u>ALLEGATO C.4.1-C</u>	CLASSIFICAZIONE SISMICA
<u>ALLEGATO C.4.2</u>	MAPPE RISCHIO IDROGEOLOGICO E DATI FULMINAZIONE
<u>ALLEGATO C.4.3</u>	ANALISI PRELIMINARE PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE
<u>ALLEGATO C.5.2</u>	AREE CRITICHE (METODO A INDICI)
<u>ALLEGATO C.7.10-A</u>	ALBERI DI GUASTO
<u>ALLEGATO C.7.10-B</u>	ALBERI DEGLI EVENTI
<u>ALLEGATO C.7.11-A</u>	ELABORATI DI CALCOLO
<u>ALLEGATO C.7.11-B</u>	RAPPRESENTAZIONE CARTOGRAFICA DELLE
<u>ALLEGATO C.8.1-A</u>	CONSEGUENZE DEGLI SCENARI INCIDENTALI
<u>ALLEGATO C.8.1-B</u>	MAPPA ELEMENTI UTILI PER LA PIANIFICAZIONE DEL
<u>ALLEGATO D.2.2</u>	TERRITORIO
<u>ALLEGATO D.4.2</u>	MATRICE CAUSA-EFFETTI BANCHINA
<u>ALLEGATO D.6.1</u>	MATRICE CAUSA-EFFETTI E DETTAGLI SISTEMA DI
<u>ALLEGATO D.8.1-A</u>	CONTROLLO FSRU
<u>ALLEGATO D.8.1-B</u>	PLANIMETRIA AREE A RISCHIO DI ESPLOSIONE LATO
<u>ALLEGATO D.8.2</u>	BANCHINA
<u>ALLEGATO D.9.3-A</u>	PLANIMETRIA AREE A RISCHIO DI ESPLOSIONE FSRU
<u>ALLEGATO D.9.3-B</u>	PLANIMETRIA DEL SISTEMA DI RIVELAZIONE GAS E
<u>ALLEGATO E.1.2</u>	INCENDI LATO BANCHINA
<u>ALLEGATO I.2</u>	PLANIMETRIE DEL SISTEMA DI RIVELAZIONE GAS E
<u>ALLEGATO I.4</u>	INCENDI FSRU
<u>ALLEGATO I.5</u>	ANALISI DEGLI INCIDENTI INDOTTI
<u>ALLEGATO I.9</u>	INDICE MANUALE OPERATIVO FSRU PER LE OPERAZIONI
<u>ALLEGATO I.11</u>	CARGO
	PLANIMETRIA DELLE AREE LOGISTICHE E DELLA
	VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO
	PLANIMETRIA ANTINCENDIO BANCHINA
	PLANIMETRIE ANTINCENDIO FSRU
	PLANIMETRIA DRENAGGIO ACQUE FSRU
	PLANIMETRIA DEI PRESIDI DI EMERGENZA, DELLE VIE DI
	FUGA E DEI PUNTI DI RACCOLTA (BANCHINA)
	PLANIMETRIA DEI PRESIDI DI EMERGENZA, DELLE VIE DI
	FUGA E DEI PUNTI DI RACCOLTA FSRU
	PLANIMETRIA IMPIANTO SMALTIMENTO ACQUE PIOVANE
	SCHEDE DI SICUREZZA
	QUANTITÀ MASSIME DELLE SOSTANZE PERICOLOSE
	TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE RISULTANZE DELLE
	ANALISI DEGLI EVENTI INCIDENTALI
	ATTIVITÀ SOGGETTE AL CONTROLLO DEL CORPO
	NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO AI SENSI DEL D.P.R.
	151/2011
	DOCUMENTAZIONE, DI CUI ALL'ALLEGATO I DEL DECRETO
	DEL MINISTERO DELL'INTERNO DEL 7 AGOSTO 2012

Allegato 6 VVF

<u>REL-PERM-E-00100</u>	PIN 1 VALUTAZIONE PROGETTO RELAZIONE TECNICA
<u>PG-SP-10E-00001</u> <u>PG-PRG-D-00101</u>	1. ELABORATI GRAFICI GENERALI SCHEMA DI PROGETTO TRACCIATO DI PROGETTO – STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA
<u>PG-PL-50E-00102</u> <u>PG-PP-5C-00101</u>	2. ELABORATI DI LINEA PLANIMETRIA CATASTALE MECCANIZZATA PROFILO ALTIMETRICO PARTICOLAREGGIATO
<u>DIS-AT-32D-00110</u> <u>DIS-AT-18D-00116</u> <u>DIS-AT-7E-00117</u> <u>DIS-AT-10E-00118</u> <u>DIS-AT-8E-00119</u> <u>DIS-AT-6E-00120</u>	3. DISEGNI DI DETTAGLIO ATTRAVERSAMENTO DIRECT PIPE, CAVI, COND. DELL'AUTORITA' PORT. - P.I.M. STRADA AUTORITA' PORTUALE E FOSSO ATTR. TOC FIUME CORNIA, STR. COM. DEL QUAGLIOROMO, FOSSI TC_15238, TC_15179 E TC_14748, ACQU. A.S.A., S.P. N. 40 ATTRAVERSAMENTO FOSSO TC_14409 E STRADA DEL DEMANIO DELLO STATO PER LE OPERE DI BONIFICA (str. sterrata) ATTR. FOSSO DEL COSIMO, STRADA COMUNALE N.2 DEGLI AFFITTI E ACQUEDOTTI A.S.A. DN 350 E DN 125 ATTRAVERSAMENTO FOSSO TC_14502 E ACQUEDOTTO A.S.A. DN 50 ATTRAVERSAMENTO FOSSO TC_14542
<u>DIS-AT-9E-00150</u> <u>DIS-AT-4E-00151</u> <u>DIS-AT-5E-00152</u> <u>DIS-AT-10E-00153</u> <u>DIS-AT-4E-00154</u> <u>DIS-AT-4E-00155</u> <u>DIS-AT-4E-00156</u> <u>DIS-AT-4E-00157</u> <u>DIS-AT-5E-00158</u> <u>DIS-AT-5E-00159</u>	4. DISEGNI TIPOLOGICI ATTRAVERSAMENTO TIPO DI STRADE DI COMPETENZA DEL COMUNE DI PIOMBINO ATTRAVERSAMENTO TIPO DI STRADE DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE ATTRAVERSAMENTO TIPO DI STRADE DI COMPETENZA DEL DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO PER LE OPERE DI BONIFICA ATTRAVERSAMENTO TIPO DI ACQUEDOTTI DI COMPETENZA DI A.S.A. S.p.A. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CONDOTTE ANTINCENDIO DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E DI P.I.M. (PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME) S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CONDOTTE ACQUE METEORICHE DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E DI P.I.M. (PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME) S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CAVIDOTTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E DI P.I.M. (PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME) S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CAVIDOTTI INTERRATI DI COMPETENZA DI SOCIETA' ELETTRICA LIGURE TOSCANA S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CORSI D'ACQUA MINORI DI COMPETENZA DEL GENIO CIVILE VALDARNO INFERIORE E COSTA ATTRAVERSAMENTO TIPO DI METANODOTTI DI COMPETENZA DI SNAM S.p.A.
<u>DIS-I-D-00050</u> <u>DIS-PQ-A-00300</u>	5. IMPIANTI a. PIL 1 PIL N.1 LOC. PORTO DI PIOMBINO - PROGETTO MECCANICO PIL N.1 LOC. PORTO DI PIOMBINO - PIANO QUOTATO E PROFILO ALTIMETRICO
<u>DIS-MEC-A-00128</u>	b. PIDI 2 - PDE PDI N.2 - PDE MISURA E FILTRAGGIO - LOC. VIGNARCA PROGETTO MECCANICO

DIS-PQ-A-00301

PDE N.2 LOC. PORTO DI PIOMBINO - PIANO QUOTATO E PROFILO
ALTIMETRICO

DIS-CIV-3B-00131

Planimetria Fondazioni opere civili

DIS-CIV-B-00141

Pozzetto per presa analizzatore DN650- Particolari ed opere accessorie

DIS-CIV-B-00153

Edificio tipo B3 - pianta, prospetti e dettagli architettonici

DIS-CIV-B-00155

Basamento candela - elaborato grafico costruttivo

DIS-CIV-D-00156

Basamento Serbatoio Gasolio - elaborato grafico costruttivo

DIS-CIV-C-00157

Basamento per Gruppo Elettrogeno - elaborato grafico costruttivo

DIS-CIV-A-00144

Pozzetto per valvola di ritegno VDR 1 - elaborato costruttivo e particolari opere accessorie

ALLEGATO A2 - Integrazioni proponente 30.08.2022

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	Tim Telecom Italia	Annesso 1	<p>Per poter dare una miglior lettura delle interferenze del metanodotto di progetto con le infrastrutture della rete di telecomunicazioni, i seguenti elaborati, già presentati, sono stati integrati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 1 (Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo – DIS-AT-18D-00116_r2) • Allegato 2 (Attraversamento Fosso del Cosimo, Strada Comunale n.2 - DIS-AT-10E-00118_r2) • Allegato 3 (Attraversamento Fosso TC_14502 e acquedotto A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r2) <p>Ha inoltre prodotto i seguenti nuovi elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 4 (Elaborato tipologico per l'attraversamento di cavi aerei e interrati di competenza TIM e/o Fibercop - DIS-AT-11E-00161_r0) • Allegato 5 (Disegno di dettaglio in cui ricade un cavo interrato - DIS-AT-6E-00121_r0).
2	Agenzia delle Dogane - Ufficio delle Dogane di Livorno Sezione Operativa Territoriale di Piombino	Annesso 2	<p>Snam richiede un tavolo di interlocuzione tecnica con l'Agenzia delle Dogane al fine di fornire le informazioni riguardo le tecnologie e gli strumenti previsti per l'intercettazione e la misurazione del GNL ai fini del controllo fiscale. Ha comunque trasmesso una breve nota in cui vengono descritte le principali procedure utilizzate attualmente nei terminali di rigassificazione in Italia per lo scarico e la misurazione del GNL immesso nella Rete Nazionale Gasdotti.</p>
3	<u>MiSE</u> – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI <u>Ispettorato Territoriale Toscana</u> -	Annesso 3	<p>Snam ha avviato la procedura amministrativa per il nulla osta richiesto. Inoltre ha integrato i seguenti elaborati con l'ubicazione dei cavi intercettati:</p> <p>Allegato 1 -Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo – DIS-AT-18D-00116_r2</p> <p>Allegato 2 - Attraversamento Fosso del Cosimo, Strada Comunale n.2 - DIS-AT-10E-00118_r2</p> <p>Allegato 3 - Attraversamento Fosso TC_14502 e acquedotto A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r2</p> <p>La Società ha inoltre prodotto le seguenti tavole grafiche di nuova emissione:</p> <p>Allegato 4 - Elaborato tipologico per l'attraversamento di cavi aerei e interrati di competenza TIM e/o Fibercop - DIS-AT-11E-00161_r0.</p> <p>Allegato 5 - Disegno di dettaglio in cui ricade un cavo interrato - DIS-AT-6E-00121_r0.</p> <p>Allegato 6 - Planimetria Catastale in scala 1: 2.000 dell'intero tracciato del metanodotto in progetto relativa alle interferenze con le linee di telecomunicazione - PG-PL-56E-00180_r0</p>
4	Genio Civile Valdarno Inferiore	Annesso 4	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 10 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato_ 1 - REL-CIV-E-00030_r0 - Analisi di "fattibilità" dell'opera in relazione al rischio da alluvioni dei corsi d'acqua</p> <p>Allegato_ 2 - REL-CIV-E-00027_r1 - Analisi delle interferenze con il reticolo idrografico della Regione Toscana - relazione tecnico - illustrativa</p> <p>Allegato_ 3 - RE-GEO-E-00040_r0 – Indagine geologica ai sensi della L.R.T. N. 65/2014, Come da regolamento di attuazione dell'art. 104 in materia di indagini geologiche di cui al D.P.G.R.T. N. 5/R/2020</p> <p>Allegato_ 4 - REL-AMB-E-00060_r0 – Relazione illustrativa di variante</p> <p>Allegato_ 5 - DIS-CIV-5B-00155_r0 – Intervento di deviazione del Fosso TC14671 nei pressi del P.D.E. n. 2 in Progetto – Elaborati Grafici di Progetto</p> <p>Allegato_ 6 - DIS-AT-32D-00110_r2 – Attraversamento Direct Pipe</p> <p>Allegato_ 7 - DIS-AT-18D-00116_r2 – Attraversamento TOC Fiume Cornia</p> <p>Allegato_ 8 - DIS-AT-7E-00117_r2 – Attraversamento Fosso TC_14409</p> <p>Allegato_ 9 - DIS-AT-10E-00118_r2 – Attraversamento Fosso del Cosimo</p> <p>Allegato_ 10 - DIS-AT-8E-00119_r2 – Attraversamento Fosso TC_14502</p> <p>Allegato_ 11 - DIS-AT-6E-00120_r2 – Attraversamento Fosso TC_14542</p> <p>Allegato_ 12 - PG-PRG-4E-00010_r0 - Carta dello Zoning Regolamento Urbanistico – Usi e trasformazione ammesse;</p> <p>Allegato_ 13 - PG-CGB-3C-00010_r0 - Carta geologica;</p> <p>Allegato_ 14 - PG-CGD-3C-00010_r0 - Carta geologico-tecnica;</p> <p>Allegato_ 15 - PG-TPSO-00001_r0 - Carta delle indagini e dei dati di base;</p> <p>Allegato_ 16 - PG-CGB-3C-00012_r0 - Carta geomorfologica;</p> <p>Allegato_ 17 - PG-IDRO-3B-00010_r0 - Carta della pericolosità idraulica;</p> <p>Allegato_ 18 - PG-IDRO-3B-00011_r0 - Carta della magnitudo idraulica;</p> <p>Allegato_ 19 - PG-IDRO-3B-00012_r0 - Carta dei battenti TR=200 anni;</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_ 20 - PG-IDRO-3B-00013_r0 - Carta della velocità della corrente TR=200 anni;</p> <p>Allegato_ 21 - PG-IDRO-D-00014_r0 - Carta delle aree presidiate da sistemi arginali, comprensiva delle aree di fondovalle fluviale;</p> <p>Allegato_ 22 - PG-IDRO-D-00016_r0 - Carta del reticolo idrografico della Regione Toscana;</p> <p>Allegato_ 23 - PG-IDRO-B-00015_r0 - Carta idrogeologica;</p> <p>Allegato_ 24 - PG-CGB-B-00013_r0 - Carta della pericolosità geologica.</p> <p>Allegato_ 25 - REL-CIV-E-00025_r1 - Interferenze dell'opera con aree censite nel "PGRA" a pericolosità da alluvioni fluviali - relazione generale di compatibilità idraulica</p> <p>Allegato_ 26 - REL-CIV-E-00026_r1 - Attraversamento in subalveo fiume Cornia Valutazioni idrologiche – idrauliche e relazione tecnica di compatibilità idraulica</p> <p>Allegato_ 27 - REL-CI-E-00002_r0 - Relazione idrogeologica e censimento punti d'acqua lungo il tracciato</p> <p>Allegato_ 28 - REL-GEO-E-00002_r0 - Relazione geotecnica tracciato del metanodotto</p> <p>Allegato_ 29 - REL-GEO-E-00003_r0 - Relazione Geotecnica PIL n.1 - Loc. Porto di Piombino</p> <p>Allegato_ 30 - REL-GEO-E-00005_r0 - Relazione geologica tracciato del metanodotto</p> <p>Allegato_ 31 - REL-GEO-E-00006_r0 - Relazione geologica PIDI n.2 - PDE- MISURA E FILTRAGGIO - Loc. Vignarca</p> <p>Allegato_ 32 - REL-GEO-E-00007_r0 - Relazione geotecnica PIDI n.2 - PDE- MISURA E FILTRAGGIO - Loc. Vignarca (relazione geotecnica impianto P.D.E.)</p> <p>Allegato_ 33 - REL-GEO-E-00008_r0 - Relazione geologica attraversamento F. Cornia con verifica al sifonamento</p> <p>Allegato_ 34 - REL-GEO-E-00009_r0 - Relazione Geologica PIL n.1 - Loc. Porto di Piombino</p> <p>Allegato_ 35 - REL-PERM-E-00020_r0 - Relazione tecnico-illustrativa attraversamento in Direct Pipe</p> <p>Allegato_ 36 - REL-PERM-E-00116_r0 - Relazione tecnico-descrittiva TOC Fiume Cornia e S.P n.40 (prog km 7+254)</p> <p>Allegato_ 37 - STD-D-00302_R1_PIDI_2 – Aggiornamento con distanze tra impianto PIDI 2 e il ciglio del Fosso Acquaviva</p>
5	Terna Rete Italia	Annesso 5	<p>Snam ha proceduto alla verifica delle "Interferenze Elettromagnetiche" in ottemperanza al D.M. del 17.04.2008, secondo la CEI EN 50443 e prende atto di quanto comunicato da parte della Società Terna Rete Italia per il proseguo delle autorizzazioni necessarie.</p>
6	RT - Settore Tutela della Natura e del Mare	Annesso 6	<p>Snam ha avviato la procedura amministrativa per l'istanza di VINCA e il versamento degli oneri.</p> <p>Ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione, per alcune richieste, rimanda anche a specifici elaborati riportati in allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Studio di Incidenza Ambientale • Carta della vegetazione e degli Habitat • Tracciato con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA • Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, aree RAMSAR e IBA • Piano di Monitoraggio Ambientale • Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale
7	SABAP Pisa e Livorno	Annesso 7	<p>Snam fornisce allegati tecnici e grafici in risposta ai punti 2 e 3.</p>
8	DIPARTIMENTO ENERGIA Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza - Divisione VII – Sezione UNMIG dell'Italia Centrale	Annesso 8	<p>Snam dichiara che nell'area interessata dal progetto non sono presenti interferenze con titoli minerari e a tal fine allega dichiarazione del progettista.</p>
9	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Ufficio Circondariale Marittimo Piombino	Annesso 9	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 12 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato_ 1 Studio di manovra</p> <p>Allegato_ 2 Descrizione sistema di illuminazione banchina</p> <p>Allegato_ 3 PG-PL-A-00010 Carta viabilità interna del porto</p> <p>Allegato_ 4 REL-CIV-E-00023 Relazione di calcolo per sistema di ormeggio</p> <p>Allegato_ 5 Informazioni tecniche parabordi STS</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_6 Procedure di carico LNG e disormeggio (FSRU/Metaniera) Allegato_7 Documenti di bordo e certificazioni statutarie nave "GOLAR TUNDRA" Allegato_8 Ship Organization Allegato_9 DIS-AT-32D-00110_r2 Attraversamento direct pipe</p>
10	Autorità di Sistema Portuale	Annesso 10	<p>Snam ha presentato documentazione integrativa sia per dare risposta alle richieste di integrazioni dell'AdSP che per fornire un approfondimento delle problematiche segnalate da AdSP (es interferenze con attività produttive esistenti).</p> <p>1) Snam fornisce l'istanza di concessione demaniale revisionata (modello D1) con una durata dell'ormeggio pari a 3 anni e 9 mesi (incluso installazione e smantellamento). Vengono forniti anche gli elaborati riguardanti le garanzie societarie. (allegati da 1 a 9)</p> <p>2) In relazione alle integrazioni fornisce specifiche risposte rimandando in alcuni casi a elaborati tecnici riportati in allegato:</p> <p>Allegato 10 - DIS-AT-4E-00162_r0 – Attraversamento di condotte di competenza dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l. con il Metanodotto DN1200 (48")</p> <p>Allegato 11 - DIS-AT-4E-00163_r0 – Attraversamento di condotte di competenza dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l. con la NUOVA RETE ANTINCENDIO</p> <p>Allegato 12 - DIS-AT-4E-00154_r2 – Attraversamento Tipo di Condotte Antincendio di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato 13 - DIS-AT-4E-00155_r2 – Attraversamento Tipo di Condotte Acque Meteoriche di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato 14 - DIS-AT-4E-00156_r2 – Attraversamento Tipo di Cavidotti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato_15 - Direct Pipe, Cavi e condotte Autorità Portuale – P.I.M. Strada Autorità Portuale e fosso</p>
11	<p>Comune di Piombino</p> <p>Servizio Politiche ambientali – Allegato A</p> <p>Settore Programmazione Territoriale ed Economica – Allegato B</p>	Annesso 11	<p>Snam fornisce i chiarimenti richiesti dal Servizio Politiche ambientali e dal Settore Programmazione Territoriale ed Economica del Comune di Piombino. Viene prodotta una relazione illustrativa che rimanda ad una serie numerosa di allegati tecnici e documentali:</p> <p>Allegato_01 - Carta dello zoning regolamento urbanistico Allegato_02 - Stralcio catastale con variante al regolamento urbanistico Allegato_03 - Estratto planimetria catastale area banchina Allegato_04 - Planimetria banchina con rilievo Allegato_05 - Planimetria banchina con opere in progetto Allegato_06 - Piping arrangement Allegato_07 - Disegni struttura di sostegno e fondazioni per manichette di scarico gas Allegato_08 - Disegni struttura in banchina per carico da gru FSRU Allegato_09 - Profili rete smaltimento acque meteoriche (TAV_L03) Allegato_10 - Rete raccolta acque meteoriche (TAV 17) Allegato_11 - Planimetria Illuminazione Banchina Allegato_12 - Specifiche e foglio dati illuminazione banchina Allegato_13 – Ricevuta di pagamento Allegato_14 - Relazione di fattibilità tecnico-economica Allegato_15 - Planimetria estratto di mappa catastale Allegato_16 - Pianta prospetti e sezioni stato di fatto Allegato_17 - Pianta prospetti e sezioni stato di progetto Allegato_18 - Pianta prospetti e sezioni di confronto tra stato fatto e di progetto Allegato_19 - Planimetria sistemazione aree esterne Allegato_20 - Planimetria smaltimento acque piovane Allegato_21 - Pianta prospetti e sezioni Edificio A – Architettonico Allegato_22 - Pianta prospetti e sezioni Edificio B – Architettonico Allegato_23 - Pianta prospetti e sezioni Air Cooler – Architettonico Allegato_24 - Pianta prospetti e sezioni Edificio Sala Controllo – Architettonico Allegato_25 - Pianta prospetti e sezioni Pipe Rack – Architettonico Allegato_26 - Pianta prospetti e sezioni Edificio Sottostazione Elettrica – Architettonico Allegato_27 –Modello Coperture e relativi elaborati Allegato_29 - Relazione di asseveramento Allegato_30 - SNAM FSRU Italia Autodichiarazione Città di Piombino Allegato_31 - Strumenti di tutela e pianificazione nazionale Allegato_32 - Strumenti di tutela e pianificazione regionale Allegato_33 - Relazione Paesaggistica Allegato_34 – Fotoinserti Allegato_35 – Indizione CdS</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_36 – Sezione Direct Pipe Allegato_37 – Relazione tecnica Direct Pipe Allegato_38 - Piano di campionamento in corso d’opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell’art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17) Allegato_39 - Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti Allegato_40 - Aree di passaggio in area SIN Allegato_41 - Nota USSRI_07-1142_2022-0031 Data 12.08.2022 Allegato_42 - Sezione geologica tratto area SIN Allegato_44 – Report CETENA manovre nautiche nel porto di Piombino Allegato_45 - Configurazione Top View Allegato_46 - Planimetria punti di prelievo-scarico acque per sistema di riscaldamento GNL Allegato_47 - Schema di carico Allegato_48 - Relazione traffico navale Allegato_49 - Relazione di calcolo per sistema di ormeggio Allegato_50 - Tundra Permanent Certificate of Registry Allegato_51 – Relazione UNIGE (prof. Besio) Allegato_52 - Relazione Tecnica di Progetto Impianto Indice di Wobbe</p>
12	MiTE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) - DIVISIONE VII – BONIFICA DEI SITI DI INTERESSE NAZIONALE	Annesso 12	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 6 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato: Allegato 1 “Istanza di avvio del procedimento di valutazione di cui all’art. 242-ter, comma 2, del D.Lgs 152/2006, per interventi e opere di cui all’art. 242-ter, comma 1, del medesimo decreto legislativo, anche in presenza di interventi ed opere che non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo.” Predisposto secondo il Decreto Direttoriale DG RIA 30 marzo 2021, n. 46 (Definizione del formato di istanza della modulistica da compilare per la presentazione dell’istanza). Le parti compilate a cura del Proponente sono in carattere di colore blu. Allegato 2 Nota di sintesi del MiTE Dir. USSRI - Div. VII Bonifica dei Siti di Interesse Nazionale prot. USSRI_07-1142_2022-0031 del 12/08/2022. Allegato 3 Elaborato n. PG-TP-D-00001 rev.0 (Tracciato di progetto) Allegato 4 Elaborato n. PG-TP-D-00020 rev.0 (Inquadramento territoriale su ortofoto) Allegato 5 Elaborato n. PG-TP-D-00022 rev.0 (Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)) Allegato 6 Elaborato n. PG-US-D-00001 rev.0 (Carta dell'uso del suolo - Regione Toscana) Allegato 7 Elaborato n. PG-TP-D-00010 rev.0 (Ubicazione dei punti di caratterizzazione ambientale pregressi) Allegato 8 Elaborato n. PG-PL-32E-00270 rev.0 (Aree di passaggio in area SIN) Allegato 9 Elaborato n. DIS-AT-32D-00110 rev.2 (Attrav. Direct Pipe, cavi e cond. Autorità Port. – P.I.M. Strada Autorità Portuale e Fosso) Allegato 10 Elaborato n. DIS-CIV-xE-00156 rev.0 (Sezione geologica tratto area SIN) Allegato 11 Elaborato n. PG-VPE2000-56E-00101 rev.0 (Planimetria catastale con VPE e aree di occupazione temporanea) Allegato 12 Doc. n. REL-PDU-E-00002 rev.0 “Emergenza Gas Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti”. Allegato 13 Doc. n. REL-PDU-E-00003 rev.0 “Emergenza Gas Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17)”</p>
13	ARPAT	Annesso 13	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione, per alcune richieste, rimanda anche a specifici elaborati riportati in allegato: Allegato 1 - Planimetria punti di prelievo-scarico acque per sistema di riscaldamento GNL Allegato 2 - Planimetria catastale con VPE e aree di occupazione temporanea Allegato 3 - Ubicazioni dei tratti di tracciato in area SIN oggetto di campionamento TRS in corso d'opera Allegato 4 - Rapporti di prova indagini integrative Hg Allegato 5 - Relazione tecnica del Progetto Impianto di Correzione Indice di Wobbe Allegato 6 - Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Fase di Esercizio)</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato 7 - Integrazioni alla Relazione Rel-Amb-E-00014</p> <p>Allegato 8 - Mappatura biocenosi bentoniche e rilievi pesca</p> <p>Allegato 9 - Planimetria punti di prelievo/scarico acqua mare sistema di riscaldamento GNL</p> <p>Allegato 10 - Planimetria con punti di prelievo e scarico per vaporizzatori FSRU</p> <p>Allegato 11 - Studio Ambientale</p> <p>Allegato 12 - Piano di Monitoraggio Ambientale</p> <p>Allegato 13 - Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale</p>
14	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Annesso 14	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione rimanda a specifici elaborati allegati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - INTEGRAZIONI ALLA RELAZIONE REL-AMB-E-00014 – STUDIO MODELLISTICO DI DISPERSIONE TERMICA/CHIMICA IN FASE DI ESERCIZIO PRESSO IL TERMINAL PORTUALE DI PIOMBINO (LI); - Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale; - Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale
15	Ministero dell'Interno – Dipartimento dei vigili del fuoco, soccorso pubblico e della difesa civile - Comando provinciale dei vigili del fuoco di Livorno	Annesso 15	<p>La relazione “nota di risposta” ripercorre tutte le richieste formulate e vengono introdotti ulteriori 3 punti quali “integrazioni volontarie”.</p> <p>La risposta di dettaglio ad ogni singola richiesta dei VVFF è riportata in specifici elaborati trasmessi in allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> Allegato_1 Valutazione comparativa Allegato_2 Hazop DNV Allegato_3 Elaborato di calcolo ipotesi 8R con rilasci da foro DN40 e DN200 Allegato_4 P&ID con componenti e sistemi tecnici evidenziati Allegato_5 Elaborati grafici con indicazione valvole FO/FC Allegato_6 Documentazione relativa alla logica dei controlli di sicurezza Allegato_7 Report CETENA “Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino” Allegato_8 Calcolo delle frequenze Allegato_9 Analisi Hazid Allegato_10 Albero di guasto ipotesi 6H Allegato_11 Disegni meccanici e specifica tecnica vaporizzatori LNG/Acqua mare Allegato_12 Elaborati Phast originali Allegato_13 Elaborati di calcolo PSV
16	Regione Toscana	Studio socio-economico	<p>E' stato predisposto il documento richiesto: “Valutazione dell'impatto socio-economico della realizzazione e gestione degli impianti di rigassificazione nel porto di Piombino” a cui è stata allegata la relativa Relazione di supporto.</p>

ALLEGATO A3 – Chiarimenti ed ottimizzazioni progettuali

Invio 04.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	ENAC - Prot. 0331886 del 30.08.2022	ANNESSE D Parte I D.01	Nella nota di risposta la Società proponente Snam FRSU Italia, indica che ha provveduto in data 08.09.2022 a depositare la procedura secondo quanto indicato da ENAC nella nota. SNAM allega inoltre la seguente documentazione: Allegato 1 – Lettera di trasmissione Snam FRSU Italia prot. 166 del 08.09.2022 Allegato 2 – Asseverazione Allegato 3 – Report FSRU Allegato 4 – Report Vent
2	ANAS Gruppo FS Italiane - Prot. 0336901 del 02.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE. Nessun chiarimento
3	Ministero dello Sviluppo Economico DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI RADIODIFFUSIONE E POSTALI – Prot. 0343139 del 08.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE. Nessun chiarimento
4	Comune di San Vincenzo - Prot. 0343959 del 09.09.2022	ANNESSE D Parte II D.09	CONTRIBUTO ISTRUTTORIO Snam fornisce i chiarimenti ai 7 punti evidenziati dal Comune.
5	Provincia di Livorno SERVIZIO TUTELA ED EFFICIENTAMENTO DEL PATRIMONIO E DEL TERRITORIO - Prot. 0346423 del 12.09.2022	ANNESSE D Parte I D.02	Nella nota di risposta SNAM fornisce i chiarimenti ai 9 punti indicati dalla Provincia. Vengono allegati anche i seguenti documenti: Allegato 1_DIS-AT-18D-00116_r3-Attraversamento TOC Fiume Cornia
6	Comune di Campiglia Marittima SETTORE 3 - ASSETTO DEL TERRITORIO - Prot. 0347310 del 13.09.2022	-----	Segnala CONTRIBUTO ISTRUTTORIO Nessuna risposta
7	Azienda USL Toscana Nord-Ovest - Parere del 13.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE CON RIMANDO AL PARERE DI ISS Nessuna risposta
8	Regione Toscana DIREZIONE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - Prot. 0350214 del 14.09.2022	ANNESSE D Parte II D.10	Nella nota di risposta Snam richiama quanto già indicato da ANAS e da Provincia di Livorno e alle risposte fornite da Snam stessa ai due soggetti.
9	Regione Toscana DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA Settore "Tutela della natura e del mare" - Prot. 0349289 del 14.09.2022	ANNESSE D Parte I D.03	Nella nota di risposta SNAM fornisce chiarimenti in merito ai seguenti aspetti: - modalità di rinterro della trincea di scavo per la posa del metanodotto - possibili impatti sulla qualità ambientale delle acque marino costiere

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
10	Comando Provinciale dei Vigili del fuoco - Prot. 0353846 del 16.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE. Nessun chiarimento.
11	e-distribuzione - Prot. 0352684 del 16.09.2022	ANNESSO D Parte I D.04	Nella nota di risposta SNAM prende atto di quanto dichiarato e fornisce i chiarimenti richiesti (4 punti). Allega anche la seguente documentazione: Allegato 1_ Planimetria interferenze aeree Allegato 2_ Planimetria catastale con ubicazione pali da spostare Allegato 3_ Elenco pali da spostare
12	Provincia di Livorno SERVIZIO STRATEGICO PIANIFICAZIONE TPL - Prot. 0354614 del 19.09.2022	-----	Segnala CONTRIBUTO CON PRESCRIZIONI. Nessuna risposta.
13	Azienda Servizi Ambientali (ASA) S.p.A. Prot.0355585 del 19.09.2022	ANNESSO D Parte I D.05	Nella nota di risposta SNAM prende atto di quanto indicato da ASA e fornisce i chiarimenti richiesti (4 punti). Allega anche la seguente documentazione: Allegato 0A_ SOTTOSERVIZI ASA e PROG_APPROVV_ELBA Allegato 1_ Tipologico per l'attraversamento di Acquedotti di competenza di A.S.A. S.p.A. - DIS-AT-10E-00153_r2 Allegato 2_ Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo, ACQ. A.S.A.- DIS-AT-18D-00116_r3 Allegato 3_ Attr Acquedotto ASA DN50 - DIS-AT-6E-00121_r1 Allegato 4_ Attraversamento Fosso del Cosimo, SC n.2, ACQUEDOTTI A.S.A. - DIS-AT-10E-00118_r3 Allegato 5_ Attraversamento Fosso TC_14502 e ACQUEDOTTO A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r3
14	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Prot.0355122 del 19.09.2022	ANNESSO D Parte II D.06	Nella nota di risposta SNAM fornisce i chiarimenti in relazione ai seguenti punti contenuti nella nota dell'AdSP: <ul style="list-style-type: none"> • Compatibilità dell'istanza rispetto alle concessioni demaniali preesistenti • Compatibilità e conformità dell'istanza rispetto alla pianificazione portuale vigente • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (corretta compilazione modello D1) • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (localizzazione alternativa/successiva) • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (chiarimenti impatti socio-economici nelle fasi realizzativa-operativa) • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (risoluzione interferenze con PIM) • Osservazioni in tema di safety e security (costi e tipologie delle misure di sicurezza) • Osservazioni in tema di safety e security (competenze del Prefetto e non di AdSP per compatibilità territoriale) Documentazione allegata: Allegato_1 - Interferenze con i sottoservizi esistenti in banchina
15	Provincia di Livorno - Prot.0358595 del 21.09.2022	-----	Segnala PARERE NEGATIVO del Consiglio Provinciale. Snam non fornisce elementi di risposta in merito.
16	Regione Toscana DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA - Prot. 0354874 del 19.09.2022	ANNESSO D Parte II D.08	Snam fornisce le integrazioni e i chiarimenti richiesti dal RUR ed in particolare dai seguenti soggetti: <ul style="list-style-type: none"> • Settore Genio Civile Valdarno Inferiore • Settore attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con gruppi di azione locale della pesca (FLAGS) • IRPET Allega quindi anche la seguente documentazione tecnica: Allegato_1 - REL-AMB-E-00025 - STUDI SPECIALISTICI DI IDRAULICA MARITTIMA_Studio della tracimazione Allegato_2 - DIS- CIV-A-00480 - Planimetria e prospetti progetto architettonico

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
			Allegato_3 - REL-CIV-E-00030_r0 – Analisi di fattibilità dell’opera in relazione al rischio da alluvioni dei corsi d’acqua Allegato_4 - REL-AMB-E-00014_r0 + Integrazione – Studio dispersione termica-chimica Allegato_5 - REL-PMA-E-00001_r1 – Piano di Monitoraggio Ambientale Allegato_6 - REL-AMB-E-00013_Relazione Traffico navale
17	SELT Soc. Elettrica Ligure Toscana s.u.r.l. - Prot.0366742 del 27.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI. Nessun chiarimento
18	Comune di Piombino Prot. 0354524 del 19.09.2022	ANNESSE D Parte II D.07	Segnala PARERE NEGATIVO del Sindaco in qualità di Autorità Sanitaria. Snam riporta le osservazioni interdisciplinari relative al rischio di incidente rilevante sollevate al paragrafo 4 della Relazione tecnica predisposta da TERRA s.r.l. (e allegata al parere del Sindaco) e a seguire le relative considerazioni elaborate da Snam stessa.

Invio 04.10.2022

Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
REL-CIV-E-00184 Relazione illustrativa delle modifiche e ottimizzazioni progettuali	Il documento descrive le modifiche e le ottimizzazioni progettuali scaturite sia dai pareri che dalle osservazioni dei vari enti - nello specifico le richieste dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (di seguito AdSP) circa la ridefinizione dell’area in concessione demaniale all’interno della banchina est del Porto di Piombino e quella della Regione Toscana - Settore Genio Civile Valdarno Inferiore in merito alla fattibilità dell’impianto PIDI n.2-PDE in località Vignarca al fine di dimostrare che l’intervento in progetto non induca aggravio delle condizioni di rischio idraulico in altre aree. Infine, il Proponente, al fine di incrementare ulteriormente la sicurezza intrinseca di controllo dell’intero sistema, ha proposto un collegamento con un cavo in fibra ottica tra il terminale FSRU e l’impianto PDE e da qui, quindi, con il Centro di Dispacciamento e Controllo della Rete Nazionale Gasdotti di San Donato Milanese per aumentare la ridondanza dei sistemi di trasmissione oltre a quelli già previsti via rete pubblica e satellitare.
REL-AMB-E-00113-Val. Amb. Ottimizz. di Prog.	Il documento riporta le valutazioni di carattere ambientale in merito alle ottimizzazioni progettuali apportate dal Proponente e descritte nel documento “REL-CIV-E-00184 Relazione illustrativa delle modifiche e ottimizzazioni progettuali”
ANNESSE A	Contiene un aggiornamento della Concessione Demaniale Marittima. Il Proponente ha aggiornato la documentazione relativa all’istanza di Concessione Demaniale Marittima ed Occupazione Temporanea (rif. ANNESSE A.01 e ANNESSE A.02); sono state riviste le aree oggetto della richiesta di concessione demaniale (rif. ANNESSE A.03 – “Planimetria concessione demaniale banchina”) e le aree di occupazione temporanea durante i lavori (rif. ANNESSE A.04 – “Planimetria occupazione lavori banchina”).
ANNESSE B	Contiene i dettagli grafici delle sezioni tipo sia dello scavo a cielo aperto sia degli attraversamenti trenchless della posa del cavo a fibra ottica con diametro DN 50, prevista per aumentare la ridondanza di comunicazione con il Centro Snam di Dispacciamento e Controllo della Rete Nazionale Gasdotti di San Donato Milanese
ANNESSE C	Contiene elaborati specialistici in relazione alle Ottimizzazioni progettuali relative all’impianto PIL 1 in banchina e PDE in località Vignarca.

Invio 07.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022	ANNESSE D.11	Nella nota di risposta, corredata da 3 allegati, SNAM fornisce i chiarimenti in relazione ai seguenti punti contenuti nella nota di ISS: - Metodologia di valutazione degli impatti ambientali - Fase di cantiere - Fase di esercizio, atmosfera

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<ul style="list-style-type: none"> - Fase di esercizio, suoli - Fase di esercizio, acque superficiali - Valutazione tossicologica - Profili di salute ante operam - Indagine ecotossicologica

Invio 12.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	Capitaneria di Porto di Piombino VERBALE della Riunione del 19 Settembre 2022	Nota corredata da 3 allegati	<p>Nella nota di risposta, corredata da 3 allegati, SNAM fornisce i chiarimenti in relazione ai seguenti punti richieste in sede di CdS da parte della Capitaneria di Porto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - correlazione tra le mappe delle aree di danni e la compatibilità urbanistica. Chiede in particolare come si svolgeranno le operazioni sulla banchina nord; - in relazione alla mappa C.5.2 dell'allegato 5 della documentazione progettuale presentata da Snam, che mostra le varie arie di danno, chiede la rappresentazione su un'areale più ampio per comprendere le interazioni con l'imboccatura del porto stesso; - chiede chiarimenti sui sistemi automatici di blocco e depressurizzazione anche in relazione al piano di security; - chiede ulteriori chiarimenti circa le due soglie del piano di ormeggio che hanno rilevanza per le regolamentazioni di competenza della Capitaneria.

Invio 17.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	ARPAT Prot. 0354518 del 19/09/2022	Nota corredata da 6 allegati	<p>Nella nota di risposta vengono forniti alcuni chiarimenti rispetto a quanto rappresentato da ARPAT nei pareri Direzione Generale AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022 e il Parere ARPAT Dipartimento di Piombino Elba AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022.</p> <p>Allegato 0 - ARPAT Direzione Generale AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022 – Contributo preliminare</p> <p>Allegato 0 - Parere ARPAT Dipartimento di Piombino Elba AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022</p> <p>Allegato 1 - Parere ARPAT - Area Vasta Costa - Dipartimento di Livorno prot. PB.01.01.01/3.3-LI.01.01.01/8.1 del 13/10/2022</p> <p>Allegato 2 - Aree di passaggio in aree SIN - PG-PL-32E-00270 rev.1</p> <p>Allegato 3 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e progetto di MISO della falda del SIN di Piombino</p> <p>Allegato 4 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e layout del cantiere del progetto di MISO della falda del SIN di Piombino</p> <p>Allegato 5 - Sovrapposizione tracciato di progetto – Nuovo collegamento a 132 kV in corrente alternata Isola d'Elba-Continente</p> <p>Allegato 6 - Attraversamento T.O.C. Fiume Cornia, Strada Com. del Quagliodromo, Acq. A.S.A. – DIS-AT-18D-00116_r3</p>

ALLEGATO A4 - Classificazione delle osservazioni in relazione ai contenuti trattati e indicazione soggetti a supporto

Principali argomenti trattati nelle osservazioni		
Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
1	Le analisi e i dati energetici proposti da Snam in relazione alla produzione/fabbisogni/import ed export di gas non sono coerenti e sufficienti a supporto della necessità di rigassificatori.	IRPET
2	Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.	Supporto Giuridico Regione Toscana
3	Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fidejussione a copertura eventuali danni.	Supporto Giuridico Regione Toscana
4	Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della RT Giani a Commissario di Governo per il FSRU Piombino	Supporto Giuridico Regione Toscana
5	Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.	Supporto Giuridico Regione Toscana
6	Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam	Supporto Giuridico Regione Toscana
7	Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell'AIA.	Supporto Giuridico Regione Toscana MITE Direzione VA
Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
8	Analisi di rischio svolte su nave "similare" e non su Golar Tundra	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
9	Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali "basso rischio" o "rischio trascurabile" ecc.. Non valutato correttamente l'incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
10	Rischio connesso ad attentati e a presenza ordigni bellici fondale darsena non trattato nel RPS.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
11	Carenze analisi compatibilità territoriale e rinvio all'AdSP del compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001. Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili Snam segnala solo la categoria F (Area entro i confini dello stabilimento - Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) ma in tale area ricade invece una porzione di mare destinata all'ingresso al porto (oltre la metà) e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri (crociere e traghetti) con a bordo migliaia di persone.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Supporto Giuridico Regione Toscana Comitato Tecnico Regionale
12	Mancata analisi sicurezza impianto correzione indice Wobbe	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
13	Mancata individuazione procedure di allarme/messa in sicurezza della popolazione. Definizione di piani di evacuazione	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Supporto Giuridico Regione Toscana Comitato Tecnico Regionale
14	Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Settore Protezione Civile Comitato Tecnico Regionale
15	Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi	Comitato Tecnico Regionale Capitaneria di Porto

	non possono più essere classificati come improbabili o rari.	Autorità di Sistema Portuale
16	Rappresentazione aree di danno nel RPS. Esiguità delle aree anche in relazione ad altri FSRU: tale circostanza fa escludere a priori effetti domino con altri impianti. Non è chiaro quali saranno le prescrizioni all'interno delle varie aree di danno anche considerando che l'inviluppo intercetta il canale di accesso al porto per un ampio tratto. Terminale OLT presenta 3 fasce: "di interdizione totale" fino a 2 miglia nautiche; "di limitazione" compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi "di preavviso" compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
17	Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto). Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro).Carenze dell'analisi socio-economica.	IRPET Direzione Competitività e Autorità di Gestione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Capitaneria di Porto
18	Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.	IRPET Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Atmosfera Direzione Competitività e Autorità di Gestione
Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
19	Impatti acustici in fase di cantiere (gasdotto) ed in esercizio (FSRU, impianto correzione indice di Wobbe). Carenza degli studi	ARPAT Settore Bonifiche e "Siti Orfani" ISPRA MiTE Direzione VA
20	Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene). VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.	ARPAT Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Atmosfera ISPRA ISS MiTE Direzione VA
21	Impatti su Riserva e siti RN2000	Settore Tutela della Natura e del Mare ISPRA MiTE Direzione VA
22	Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina	ARPAT Settore Tutela della Natura e del Mare ISPRA MiTE Direzione VA
23	Carenza delle conoscenze e degli studi idrodinamici e correntometrici dentro e fuori dalla darsena (condizioni meteo marine) ai fini dello studio della dispersione chimica e termica	ARPAT Settore Tutela della Natura e del Mare ISPRA MiTE Direzione VA
24	Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS	ARPAT

	Settore Bonifiche e "Siti Orfani" ISPRA MITE Direzione VA MITE - USSRI
--	---

ALLEGATO A5 - Elenco osservazioni con sintesi e classificazione per argomenti

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
1	Consiglieri comunali del Comune di Pisa	Prot. 0299737 del 28/07/2022	<p>Mozione – No al rigassificatore Il Consiglio comunale di Pisa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esprime la più completa solidarietà al Comune di Piombino (...); - afferma la propria netta contrarietà all'impianto di rigassificazione nel porto di Piombino; - trasmette al Presidente del Consiglio comunale di Piombino il presente ordine del giorno; <p><u>Impegna il Sindaco e la Giunta:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - a trasmettere al Presidente della Regione Giuni, ai Consiglieri regionali e ai Parlamentari toscani il presente ordine del giorno chiedendo loro di condividerlo e di portarlo all'attenzione dei lavori parlamentari e del Governo. 	Nessuno in particolare
2	Osservante 1	Prot. 0305175 del 03/08/2022	<p><u>Arece interessate da imposizione di servizi ed occupazione temporanea.</u></p> <p>Si rileva che: La particella 278 del Fig. 51 del Comune di Piombino, indicata tra quelle da assoggettare al provvedimento a margine, ricomprende le aree che, con atto sostitutivo di concessione demaniale marittima (atto n. 128 del Repertorio degli atti, sottoscritto il 22.10.2020 tra Piombino Industrie Marittime srl e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) sono state assentite in concessione alla Società sino al 2041, ivi inclusi gli specchi acquei prospicienti le relative banchine. La concessione è finalizzata alla realizzazione e gestione di un impianto per l'attività di costruzione, smantellamento, manutenzione e refitting navale. Tali attività sono tutte in corso. Superficie da asservire: 17169 mq (in corrispondenza di PIL 1) Superficie destinata ad occupazione temporanea per cantiere: 51858 mq</p> <p><u>Arece interessate da imposizione di occupazione temporanea.</u></p> <p>Si rileva che: La particella 281 del Fig. 51 del Comune di Piombino, indicata tra quelle da assoggettare al provvedimento a margine, è occupata da uno dei due capannoni (un terzo è in corso di realizzazione) costruiti dalla Società concessionaria, con risorse proprie, nell'ambito dell'attuazione del Piano Industriale che ha determinato l'assentimento della concessione sopra citata. Superficie destinata ad occupazione temporanea per cantiere: 151 mq</p> <p><u>Relazione relativa alla soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla rete nazionale di trasporto del gas naturale (REL-PROG-E-00001_Rel tecnica.pdf)</u></p> <p>Da questa documentazione progettuale, resa pubblica, è possibile rilevare le finalità di quanto sin qui riportato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. da ottobre 2022 a marzo 2023, saranno svolte le OPERAZIONI DI ACCANTIERAMENTO che occuperanno aree delle particelle 278 (Fig. 51) e 281 (Fig. 51) impegnate dalla Concessionaria con impianti, attrezzature e lavorazioni. 2. da marzo 2023, le aree delle particelle 278 (Fig. 51) e 281 (Fig. 51) evidenziate nella Figura 5-1 - Layout di banchina della relazione sopra citata, saranno impegnate, per non meno di tre anni dalla data di entrata in esercizio della FSRU, sottraendo asset fondamentali per l'attività produttiva dello Stabilimento. <p><u>Rapporto Preliminare di Sicurezza (Allegato 5 alla documentazione di PROGETTO).</u></p> <p>Le stesse particelle sono infine individuate tra quelle dove ricadono le diverse aree di rischio previste dalla normativa applicabile.</p> <p><u>Attuale situazione concessoria</u></p> <p>Il concessionario è tenuto a rispettare gli impegni assunti sottoscrivendo l'atto sostitutivo di concessione demaniale marittima, per una attività definita nel 2014 in un Accordo di Programma Interistituzionale. Per questo motivo si rileva la necessità di urgenti indicazioni circa gli eventuali provvedimenti di qualsiasi natura che dovranno essere messi in atto per garantire la prosecuzione dell'attività industriale nelle mutate circostanze, salvaguardando i diritti del concessionario, gli investimenti realizzati, l'avviamento aziendale e le prospettive di sviluppo dell'attività esercitata.</p> <p><u>Intervento nel procedimento</u></p> <p>Ai sensi dell'Art. 9 della L. 7 Agosto 1990 n. 241 la Società Piombino Industrie Marittime Srl dichiara di intervenire nel presente procedimento per l'esercizio delle facoltà che la Legge le riconosce.</p> <p>In ragione di quanto sopra chiede la partecipazione alla CdS ai sensi della 241/90.</p>	17
3	COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA	Prot. 0308958 del 04/08/2022	<p>La prima osservazione che ci viene da fare è che l'intero Piano preliminare si basa su analisi non relative allo stato dell'impianto, ma ad un impianto con caratteristiche simili, pertanto renderebbe, a nostro parere, di fatto non attendibile l'intero documento con le relative ipotesi di rischio.</p> <p>SNAM ha definito 5 casistiche di incidenti possibili, tre relativi alla fase di riempimento del rigassificatore, due relativi alla fase dell'invio del gas naturale al metanodotto. Delle 5 casistiche solo una viene ritenuta "ragionevolmente credibile" in quanto caratterizzata "da frequenza di accanimento superiore o pari a 1x10⁻⁶ occasioni per anno".</p> <p>Noi sottoponiamo questo aspetto agli Enti in indirizzo e riteniamo che si debbano considerare anche i rischi improbabili, ma possibili.</p> <p>Nulla si dice anche sugli eventi incidentali esterni al ciclo produttivo di rigassificazione, ovvero la Snam analizza possibili incidenti dovuti al malfunzionamento dell'impianto e al trasporto del gas, mentre non individua né analizza eventi esterni al ciclo produttivo, per esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il rischio di collisioni in un porto caratterizzato da un unico ingresso e da un unico bacino di evoluzione con traffici intensissimi; - il rischio legato a possibili attentati. <p>La fascia di attenzione/interdizione dunque viene individuata per il rigassificatore nel porto di Piombino in circa 500 m, ben altre sono le fasce previste dal decreto 105 del 2015 che parla di una zona di almeno 2 km da attenzione per la presenza di elementi sensibili, case, ferrovie, strade, attività produttive.</p> <p>La Snam arriva a concludere che incidenti possono verificarsi nelle aree dentro i confini dello stabilimento e area limitrofa entro la quale non sono presenti manufatti o persone, peccato però che venga ad invadere una buona parte del canale di ingresso e uscita delle navi con tanto di equipaggio e passeggeri a bordo.</p> <p>Riteniamo comunque che le compatibilità territoriali non siano state analizzate, in quanto i rischi evidenziati nel rapporto riguardano l'impianto, ma non i rischi relativi al territorio. Per questi il rapporto rinvia alla Autorità di Sistema il compito di valutare le compatibilità territoriali in quant "soggetto amministratore del bene demaniale marittimo deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale ai sensi dell'art.6 del DM 9.5.2001". La Snam richiama il DM (grandi rischi) e colloca il rigassificatore tra gli impianti a rischio di incidenti rilevanti per i quali corre l'obbligo di individuare quali siano i loro effetti sulla pianificazione territoriale. La Snam non li individua e rinvia all'Autorità di Sistema Portuale il compito di fornire gli scenari incidentali alle amministrazioni competenti in materia di pianificazione territoriale.</p>	8 9 10 11
4	Osservante 2	Prot. 0312311 del 08/08/2022	<p>Il progetto non risponde ai requisiti di pubblica utilità perché favorisce una parte della comunità a scapito di un'altra parte della comunità</p>	Nessuna in particolare
5	Osservante 3	Prot. 0314310 del 09/08/2022 e nota integrativa prot. 0319763	<ol style="list-style-type: none"> 1. Quali azioni di evacuazione e messa in sicurezza della popolazione che abita nelle zone immediatamente prospicienti la zona portuale sono previsti in caso di allarme incendio e/o fughe di gas? Quali sono le tipologie di lavorazione più rumorose e quali valori previsti per il livello di rumore della fase di trasformazione del gas? 2. Traffico navale considerato in modo superficiale e parzialmente 3. Maggiori dettagli su quantità e tipologia di emissioni in atmosfera che verranno rilasciate. Informazioni sulla rumorosità delle attività di cantiere. 	5 8

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
		del 16.08.2022	<p>4. Rischi ambientali correlati all'impianto di correzione indice di Wobbe</p> <p>5. Analisi fondali superficiale e datata (anni 90). Garanzie che l'impianto non danneggi fondali marini</p> <p>6. Le ricadute in atmosfera sono state valutate non con Golar Tundra ma con un tipologico. Chiede le analisi con nave specifica.</p> <p>7. Chiede chiarimenti su frequenza di arrivo metanieri e interferenza con traffico traghetti vista la presenza di pendolarismo con Isola d'Elba</p> <p>8. Analisi dispersione termica-chimica: la condizione meteorologica dello scenario 15 (con venti di libeccio) prevede velocità dei venti inferiore a quelli che nella realtà si verificano</p> <p>9. Viene utilizzato spesso il termine "ormaggio permanente"; si chiede l'effettiva durata della presenza in porto del terminale FSRU</p> <p>10. Chiedono il rispetto della Direttiva 2012/18/UE sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, essere informati se siano stati previsti allarmi per la popolazione in caso di incidenti. Chiediamo che la popolazione che abita nei pressi dell'impianto (quartieri Tolla alta e bassa, quartiere Cotone, Poggetto, Chiassatello, viale Regina Margherita ecc..) siano informati con assemblea pubblica da Snam dei rischi potenziali dell'impianto e che durante le medesime assemblee siano illustrati i piani di evacuazione in caso di incidenti all'impianto.</p> <p>11. Le analisi preventive che riguardano tutti i possibili rischi di tale impianto vengano effettuati sulla stessa nave per la quale Snam chiede l'inserimento dentro il porto di Piombino.</p> <p>12. In relazione alla clorazione della acque e vista altresì la presenza di un allevamento di pesce (secondo in Italia per rilevanza) siamo a chiedere una valutazione di impatto ambientale che assicuri e garantisca l'inesistenza di conseguenze sulla salute dei pesci e degli esseri umani di tali sversamenti in mare.</p> <p>13. valutazione più attenta che preveda anche possibili rischi di attentati all'impianto specifico della Golar Tundra. Ampia informativa a tutti i cittadini di Piombino ed in particolar modo a coloro che vivono nelle zone prospicienti l'impianto circa i rischi alla salute e possibili scenari di incidenti ad esso riconducibili.</p> <p>14. schema relativo alla frequenza di alcuni possibili incidenti e si fa notare che probabilità di quasi l'1% di taluni non siano rassicuranti, dal momento che l'impianto sarà collocato dentro un piccolo porto, vicino a zone residenziali densamente popolate.</p> <p>15. Chiarimento riguardo alle interferenze con la spiaggia del Quagliodromo e sua possibilità di fruizione. La dichiarazione sull'accettabilità del rischio complessivo associato all'impianto non convince. Si richiede valutazione impatto ambientale.</p> <p>16. -----</p> <p>17. richiamano i passaggi in cui si definiscono i livelli di tossicità del monossido di carbonio (in caso si bruci gas)</p> <p>18. Rispetto normativa Seveso</p> <p>19. Non deve essere rimandata la valutazione di rischio da fonti mobili. Ritorna sul tema degli allarmi e delle misure di evacuazione per la cittadinanza.</p>	<p>9</p> <p>10</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>15</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>22</p>
6	Osservante 4	Prot. 0314540 del 09/08/2022	Approfondire la conoscenza dello stato di qualità delle acque e degli scarichi in mare anche alla luce dei possibili effetti sui siti della Rete Natura 2000 e sul santuario Pelagos	22
7	Osservante 5	Prot. 0314543 del 09/08/2022	Dettagliare incidenti con fuoriuscita in mare e aria di sostanze. Verificare l'adeguata dotazione di uomini e mezzi preposti a garantire le condizioni di sicurezza. Approfondimenti sui presidi di soccorso presenti in porto: evidenzia le carenze strutturali e di organico di quelli presenti	14
8	Osservante 6	Prot. 0315491 del 10/08/2022	Non esiste ipotesi concreta di spostamento della FSRU dalla banchina al termine dei 3 anni, il progetto è basato su incertezza progettuale non ammissibile	5
9	Osservante 7	Prot. 0315493 del 10/08/2022	Non esiste ipotesi concreta di spostamento della FSRU dalla banchina al termine dei 3 anni, il progetto è basato su incertezza progettuale non ammissibile	5
10	Osservante 8	Prot. 0316245 del 10/08/2022	<p>1. Identifica alcuni aspetti critici del progetto: pericoli derivanti da incidenti, impatti non quantificabili in fase di cantiere, impatti da incremento traffico navale (emissioni in atmosfera, impatti sui fondali e sugli ecosistemi marini, impatti sulle attività produttive legate al mare), impatti in fase di esercizio (emissioni di sostanze chimiche e/o tossiche), danni alle attività turistiche (impatto psicologico), danni esistenziali alla popolazione.</p> <p>2. Il progetto si qualifica come insostenibile a livello globale e per conseguenza anche a livello locale</p> <p>3. Il progetto presenta lacune gravissime agli studi sugli impatti evidenziati da enti anche come ARPAT (non specifici e puntuali, dati o estrapolati da studi su aree circostanti per colmare l'assenza di studi ad hoc). Si propongono spesso approfondimenti in corso d'opera. Volontà di celare impatti ai cittadini.</p> <p>4. Il progetto è molto carente in merito agli studi ambientali (biodiversità, acque, emissioni di vario tipo) anche dal punto di vista dell'impatto cumulativo</p> <p>5. Il rigassificatore viene imposto in base ad un'emergenza che in quanto tale dovrebbe imporre soluzioni impattanti ma facilmente reversibili o poco impattanti e definitive. L'opera in oggetto appare impattante e potenzialmente irreversibile</p>	<p>9</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p>
11	Comune di Suvereto	Prot. 0316247 del 10/08/2022 e Prot. 0317385 del 11/08/2022	<p>La DCC approva l'ordine del giorno relativo all'installazione di una nave rigassificatore nel porto di Piombino che viene allegato.</p> <p>Il Consiglio Comunale di Suvereto,</p> <p>ESPRIME</p> <p>una presa di posizione contraria al progetto di installazione di una nave rigassificatore nel porto di Piombino, difettando, peraltro, ad oggi un'istruttoria amministrativa, atti, studi, pareri e/o nulla-osta;</p> <p>CHIEDE</p> <p>- al Governo a non procedere all'attuazione del progetto e alla luce del presunto accordo raggiunto tra Governo e Commissario, chiede ad entrambi di conoscerne i dettagli e di poter coinvolgere gli enti territoriali di riferimento ai tavoli che saranno organizzati su tale tematica;</p> <p>- al Commissario e agli Enti coinvolti nell'iter amministrativo di non autorizzare il progetto in questione, laddove vi fosse anche il minimo dubbio di influenze negative del medesimo in ordine anche ad uno dei dubbi sopra richiamati;</p> <p>- di avanzare richiesta nelle sedi deputate affinché l'installazione della nave rigassificatore nel porto di Piombino sia sottoposta ad un iter autorizzativo integrale e non semplificato.</p> <p><u>Impegna il Sindaco e la Giunta,</u></p> <p>nel rispetto delle competenze e prerogative delle Istituzioni superiori,</p> <p>- a monitorare lo svolgimento dell'iter amministrativo volto al rilascio del titolo autorizzatorio per l'installazione della nave rigassificatore nel porto di Piombino ed a partecipare al medesimo, laddove richiesto e/o consentito, al fine di verificare il corretto svolgimento di tutte le sue fasi di verifica e controllo, affinché siano esaminate e fornite risposte tecniche certe ed inconfutabili in ordine ai tutti dubbi sopra riportati, nonché al fine di esprimere opinioni, e/o pareri e/o prendere posizione in conformità ai principi sopra esposti di piena tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, dell'ambiente, del lavoro e dell'economia dell'intero territorio.</p>	<p>Nessuno in particolare – aspetti procedurali e di garanzia della correttezza amministrativa</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
12	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0318655 del 12/08/2022	<p>1. Viene richiesta la VIA</p> <p>2. Incongruità tra previsioni a breve termine e dispendio di risorse. Chiedono a Snam di ritirare il progetto a Piombino</p> <p>3. Mancanza di dati a suffragio della necessità di una procedura semplificata e veloce: dati sul fabbisogno energetico nazionale, dati sulla disponibilità esistente e prevista di risorse energetiche.</p> <p>4. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: non ci sembra siano state calcolate le movimentazioni giornaliere, soprattutto quelle estive (che a noi risultano circa 120 navi il giorno). Non rappresentati gli impianti industriali vicini, come per esempio quelli della ex Magona ora Liberty con depositi di ossigeno e idrogeno così pericolosi per rischio di effetto domino, la presenza di PIM (demolizione e riparazioni navali) a meno di cento metri, la banchina a cui JSW fa arrivare i blumi e le billette per laminare acciaio.</p> <p>5. Carenze nel rapporto preliminare di sicurezza: dati e studi. Manca l'ipotesi che tanto ci preoccupa ovvero la possibile collisione con natanti di vario tipo compresa la stessa nave gasiera. Il porto è estremamente trafficato con traffici turistici, commerciali e industriali quindi mancano simulazioni: viene citato il recente incidente a Piombino che ha coinvolto un traghetto per l'Elba e un aliscafo. Manca valutazione del rischio connesso ad attentati e/o a collisioni volontarie per questo dovrebbe essere coinvolto il ministero della Difesa. L'analisi di rischio non viene fatta sulla Golar ma su una nave simile. Si dovrebbero supportare con numeri reali le conclusioni degli studi che invece spesso concludono con affermazioni del tipo "basso rischio" effetto trascurabile".</p> <p>6. Non valutati i vari rischi determinati da fattori esterni: collisioni, attentati</p> <p>7. Non credibile limitare a soli 500 metri di distanza l'area a rischio dell'impianto e all'interno di tale area non è compresa la sola categoria F del DM 09/05/2001 ma certamente le categorie superiori, per la presenza di numerose persone ed attività: cosa sorprendente anche solo se la si confronta con istruttorie e determinazioni relative a impianti analoghi nei porti e nelle acque territoriali italiane. Partendo dall'assunto che la fascia di rischio è circoscritta a soli 500 m. e che in quella fascia, oltre all'impianto, non vi siano manufatti o strutture in cui è prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone, la SNAM ritiene soddisfatta e accettabile la verifica di compatibilità con la sola categoria F del DM 09/05/2001. Nello stesso tempo domanda però all'Autorità di Sistema Portuale il compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001. Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili ricade una porzione di mare destinata all'ingresso al porto e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri con a bordo migliaia di persone. Si tratta di un fattore di enorme rilevanza sotto il profilo del rischio di collisione, diretta e indiretta, che non può essere ignorato e che, in ogni caso, non può portare ad assimilare quella fascia alla categoria F del DM, ma bensì alle categorie con elevate concentrazioni di persone. <u>Visto che tutto il rapporto è preordinato a dimostrare che i rischi sono tutti circoscritti alla sola fascia dei 500 mt. tutta ricompresa nella categoria F del DM 09/05/2001 perché si chiede ad AdSP di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali che coinvolgono aree esterne a quella portuale? Quali info dovrebbe dunque trasmettere AdSP?</u></p> <p>8. Rapporto preliminare di sicurezza: mancata attuazione Legge Seveso, in particolare alla norma richiamata dall'allegato 5 sezione F del Dlgs 105/2015 che individua in 2 km il livello di attenzione per gli elementi vulnerabili.</p> <p>9. Non valutato correttamente l'incremento del traffico a seguito della collocazione della FRSU nel Porto di Piombino e delle questioni di sicurezza. Affermazione SNAM "l'innalzamento delle navi di grande stazza potrà comportare una maggiore frequenza di impatti ad alta energia, non si ritiene possa essere critica visto il numero totale delle navi in ingresso e uscita dal porto". Tale affermazione, come la precedente riguardo al traffico, lascia alquanto perplessi considerato che il numero delle rotte totali annue indicate nella tabella è pari a 8.827 e quindi le entrate e uscite dal porto sono in numero doppio e cioè 17.654; nel mese di massimo traffico, giugno, il numero è pari a 1.449 x 2 e cioè circa 2.900 con una media giornaliera di circa 95 fra entrate e uscite, leggermente in eccesso visto che le navi di grande tonnellaggio, che sono poche, possono sostare più di un giorno; essendo il traffico concentrato prevalentemente nelle ore diurne (6 -22) risulta che il traffico orario medio è di circa 7 navi, principalmente traghetti. Detto traffico sarebbe superiore se si adottasse il criterio di attribuire un "peso" diverso alle varie classi GRT. In sostanza l'affermazione della non criticità dell'aumento delle navi di gran tonnellaggio dovrebbe essere suffragata da un'analisi di tutte le probabilità, interferenze all'interno dell'area portuale fra il traffico esistente, quello delle classi GRT da 1 a 5, e quello delle navi metaniere. Da considerare che non è stato menzionato il fatto che l'installazione di FRSU genera un traffico attratto costituito da "bottoline" che andranno a fare rifornimento considerato che si prevede l'arrivo di navi metaniere con frequenza di circa ogni 5/7 giorni.</p> <p>La relazione di valutazione termina incredibilmente con l'ipotesi che "qualora durante le operazioni di manovra della navi metaniere l'ingresso e l'uscita dal porto delle altre navi dovesse essere vietato, l'operatività del porto subirebbe un impatto limitato a poche ore all'anno".</p> <p>In base a quali dati l'operatività sarebbe limitata a poche ore l'anno non è dato sapere. Le navi metaniere arrivano ogni 5/7 giorni cioè una volta a settimana e quindi 52 volte all'anno. Arrivano solo di notte? In tal caso le problematiche per manovre e ormeggi sarebbero certamente superiori e con maggiore probabilità di incidenti, specialmente in caso di maltempo, rispetto ad arrivi durante il giorno.</p> <p>10. Non correttamente valutata l'analisi delle condizioni meteo marine del porto di Piombino e la probabile presenza di ordigni bellici nel porto e nelle sue vicinanze</p> <p>11. Non attendibilità del Rapporto Preliminare di Sicurezza perché l'analisi di rischio operativa è basata sulla documentazione tecnica di una nave con caratteristiche similari e non sulla Golar Tundra</p> <p>12. Mancanza di un'analisi relativa a possibili incidenti derivanti da errore umano e per eventuali attentati</p> <p>13. il canale di ingresso al porto sarà interdetto per oltre la metà</p> <p>14. studio "ante operam" per la matrice aria. Non ci risulta sia stato effettuato dalla Snam uno studio specifico sulla situazione ambientale esistente nell'area portuale e limitrofa. Tali analisi dovrebbero riguardare il mare, la terra e l'aria e lo studio dovrebbe essere propedeutico all'avvio dei lavori. Siamo certi che la situazione per quanto attiene l'inquinamento da anidride solforosa e particolato sia già oltre i limiti imposti dalla Legge e alla luce di tali dati dovrebbero assumere le relative determinazioni.</p> <p>15. le carenze presentate nello studio fatto da SNAM persino per quanto attiene il trattamento dei rifiuti</p> <p>16. Applicazioni normative europee e delle nazioni unite ai rigassificatori: FRSU olt e Chioggia hanno aree di interdizione e di sicurezza ben più vaste in applicazione anche di normative internazionali</p> <p>17. RELAZIONE REL-CIV-E-00023 Con riferimento alle pagine 20 e 24 facciamo notare che, per la stima dei carichi dovuti alle navi di passaggio, non son stati presi in esame i traghetti che escono o entrano in porto a velocità che variano dai 7 fino ai 12 nodi, ma 3 navi che creano una situazione poco significativa. Alla pagina 21 vengono riportate alcune soglie operative che riteniamo non corrette in quanto un vento superiore ai 46 km/h comporta manovre ad alto rischio per questa tipologia di navi, si chiede di abbassare la soglia di fermata a 15 nodi ed il disormeggio a 25 nodi.</p> <p>RELAZIONE REL-PROG-E-0001</p> <p>A pagina 11 si riportano le caratteristiche del fondale dove sarà posizionato l'impianto e dove transiteranno le navi meta-niere che lo riforniranno di gas liquefatto. Nella figura 4.3 leggendo le quote batimetriche si nota che le zone adiacenti al bacino di evoluzione (circa 450 metri) ed al lato destro del bacino prospiciente la banchina Est, hanno dei pescaggi limite per le navi che dovranno rifornire la FRSU (300 metri lunghezza 45 larghezza 12,5 pescaggio) e questo potrebbe comportare problemi in fase di manovra in condizioni di vento forte, a questo proposito manca la documentazione relativa alle simulazioni di entrata ed uscita delle navi shuttle. I pescaggi ufficiali menzionati sulla carta nautica del porto di Piombino BA 131 indicano 19 metri per la banchina Est, area non monitorata per lavori in corso per la banchina Nord e dati inferiori, per quanto riguarda il bacino di evoluzione e del canale di ingresso i dati sono completamente difformi.</p> <p>Per maggiore sicurezza andrebbe verificato il pescaggio due volte l'anno e pubblicati i dati.</p> <p>RELAZIONE - REL-AMB-E-0024</p> <p>A pagina 7 la mappa 3.1 mostra che tutta l'area portuale ricade nell'area inondabile in caso di tsunami, sebbene l'area piombinese è classificata a scarsa sismicità manca la valutazione di un probabile evento sismico/vulcanico nell'area Ie-grea e del vulcano Marsili.</p> <p>RELAZIONE - REL-AMB-E-0014</p> <p>Non sono presenti neanche i sensori, almeno 4 secondo noi, per rilevare la temperatura e la percentuale di cloro disciolto nell'acqua da posizionarsi in prossimità dell'imboccatura del porto ed all'interno della darsena Nord per avere un dato effettivo di entrambe i valori.</p> <p>RELAZIONE - REL-CIV-E-0023</p> <p>Per i dati riferiti ai venti ed al moto ondoso, pag. 11, 12 e 13 Fig. 8.1 8.2 e 8.3 manca l'analisi dei dati giornalieri del periodo di riferimento per poterli confrontare con quelli di altre stazioni meteo.</p> <p>RELAZIONE REL-AU-E-00001</p> <p>A pagina 19 della relazione, al punto 4.1.1.1 si legge che l'impianto potrà svolgere "Servizio di carico GNL su nave metaniera di piccola taglia (Small Scale) questa è richiamata in diverse relazioni ma non si legge nessuna procedura di sicurezza né altra procedura riferita all'ancoraggio, ormeggio, trasbordo del prodotto e disormeggio. Anche per le meta-niere non si legge nessun dato sulle eventuali zone di ancoraggio.</p> <p>A pagina 45 si legge che la banchina dove dovrebbe essere posizionato l'impianto è "inutilizzata", in realtà è una banchina in uso alla società P.I.M</p> <p>RELAZIONE REL-MEC-E-00100 201064C-053-RT-1900-0100 - RELAZIONE TECNICA LEGGE 105</p> <p>La figura 6 a pagina 26 descrive l'area di danni in caso di possibile incidente, si chiede di specificare se tali zone costituiranno impedimento o restrizioni nella navigazione in quanto restringeranno di circa 200 metri l'area di</p>	<p>1</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>20</p> <p>22</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>ingresso al porto RELAZIONE REL-AMB-E-00013 A PAGINA 15 La relazione termina con una frase che denota l'assoluta ignoranza dei traffici passeggeri del nostro porto ed anche una arroganza di fondo "Qualora durante le operazioni di manovra delle navi metaniere l'ingresso e l'uscita dal porto delle altre navi dovesse essere vietato, l'operatività del porto subirebbe un impatto, limitato tuttavia a poche ore all'anno" ricordo che sulle navi passeggeri vengono spesso trasportati pazienti che si recano negli ospedali della provincia per terapie o accertamenti medici ed inoltre che i cittadini ed i lavoratori da e per l'isola d'Elba hanno diritto alla mobilità senza dover aspettare eventuali manovre delle metaniere . Dalle relazioni tecniche si denota una fretta per preparare l'infrastruttura, il relatore parla di uso di tubi di diverse sezioni per approntare il metanodotto perché per usare misure uniformi sarebbe stato necessario attendere circa dieci mesi.</p> <p>18. E' necessaria un'analisi più accurata delle citate cause iniziatrici e delle loro frequenze di accadimento. l'analisi di rischio sia stata condotta senza un sopralluogo alla nave che dovrà funzionare da rigassificatore. 60 m tra poppa nave e banchina Nord appaiono insufficienti per un'evoluzione in sicurezza dei rimorchiatori, se il cunicolo è al di sopra del piano di banchina, presenta probabilità di rottura ad urti acci-dentali non trascurabile, con conseguenze da valutare per il tubo al suo interno. Progetto da rivedere. E' necessaria una valutazione più accurata sia della frequenza di generazione del BOG, sia dell'affidabilità ed efficacia dei sistemi per contenerlo sia delle quantità e conseguenze dei possibili rilasci di metano verso l'ambiente interno ed esterno al rigassificatore. L'impianto dovrebbe essere autorizzato solo a fronte di una scelta progettuale definita circa l'utilizzo o meno dell'ipoclorito di sodio. mancano elementi quantitativi per giustificare la non considerazione degli RPT nell'Analisi di Rischio.non è assolutamente accettabile trascurare i rilasci dovuti a rottura totale, sia perché non è possibile escluderli come conseguenza di eventi quali: collisioni catastrofiche, esplosione pompe, sabotaggi, caduta aerei, eventi bellici ... sia perché sono quelli cui sarebbero associati i maggiori danni, con conseguente grande contributo al rischio totale.</p>	
13	CGIL Grosseto	Inviato per mail	<p>Ritiene che le le compensazioni dovranno essere concordate e realmente finanziate prima dell'autorizzazione al progetto.</p> <p>Rischio incidenti gravi. Dalla documentazione fornita dalla società Snam, non risulta agli atti una valutazione relativa a incidenti gravi dovuti a veicoli "aerei" (aerei, elicotteri etc...), che a nostro avviso deve essere presa in considerazione per delimitare la zona ad alto rischio, a tal proposito alleghiamo parti di studi fatti da parte di enti universitari...palla di fuoco ...l'incendio risultante da una perforazione di circa 3 metri di diametro di un serbatoio di GNL da 25000 metri cubi, occuperebbe un'area di 340 m di raggio massimo attorno alla nave, brucerebbe per 5 minuti, rilasciando 1,5TW di calore al minuto, e causando danni significativi per incendio di materiale combustibile (ma sub-letali per le persone data la radiazione termica di 5 kW/m2) entro un raggio di 1.1 Km. Entro mezzo chilometro dalla nave il calore sarebbe incompatibile con la vita umana (radiazione termica di 10 kW/m2)". un'esplosione di tale portata potrebbe causare danni gravi sia ai passeggeri in partenza, sia ai lavoratori che operano sul porto di Piombino, infatti la distanza tra la partenza dei traghetti e le attività produttive limitrofe è di circa 1,5KM.</p> <p>Per tali ragioni riscontriamo carenze importanti ovvero: 1) un piano di evacuazione cittadino e/o della zona 2) un sistema viario interno al porto insufficiente e/o inesistente 3) un sistema viario esterno sufficiente per gestire il corretto deflusso dei cittadini e l'arrivo di mezzi di Pronto soccorso. 4) L'assenza di un punto di protezione civile e di primo soccorso all'interno dell'area portuale</p> <p>Cloro e Acqua Raffreddata. riahidiamo la proposta di chiudere il ciclo utilizzando il depuratore di ASA come impianto di trattamento e/o miscelazione delle acque. La prima soluzione, quella di un adeguamento dell'impianto di depurazione, potrebbe avere anche una valenza futura per trattare attraverso una fognatura interna il trattamento delle acque reflue delle navi che in futuro opereranno nel porto di Piombino. La seconda "miscelazione delle acque di scarico del depuratore" permetterebbe di alzare la temperatura dell'acqua scaricata in mare, e dall'altro lato, disinfettare le acque reflue abbattendo ulteriormente la presenza di eventuali batteri presenti nelle acque di scarico, diluendo ulteriormente il cloro immesso nella nave Gassiera.</p> <p>Operatività del Porto • interdizione alla navigazione, sarebbe inaccettabile il blocco del porto di piombino per tutta la durata delle operazioni di arrivo, scarico e partenza della nave metaniera, ovvero 4 ore di manovra della nave metaniera in ingresso e uscita e ulteriori tempo per lo scarico (indicato dalle 24/48 ore), per completare le operazioni di scarico della nave metaniera. Se così fosse si genererebbero danni incalcolabili per i cittadini Elbani per quanto riguarda la continuità territoriale, danni all'istruzione (pendolarismo insegnanti) alla sanità per quanto riguarda il pendolarismo del personale sanitario e ambulante, e al turismo nel periodo estivo per quanto riguarda il traffico passeggeri, e in alcuni casi anche danni per i pescherecci che hanno base nel porto di Piombino e ai traffici marittimi. Se il blocco fosse realmente per tutta la durata delle operazioni (arrivo, scarico e partenza) la nostra organizzazione sindacale esprime da subito parere negativo al progetto, se invece il blocco fosse solo per le operazioni di manovra occorre comunque capire bene le interferenze e gli orari e le procedure di ingresso e uscita dal porto durante tali manovre e le procedure di sicurezza previste.</p> <p>• Utilizzo Banchina PIM, Utilizzo banchina da parte di altri operatori. Come evidenziato, l'impegno della banchina per circa 3 anni , potrebbe causare problemi per le acciaierie , infatti se pur in deroga, attualmente la banchina viene utilizzata dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Piombino e Piombino Logistic per l'approvvigionamento delle materie prime necessarie per l'acciaieria. Inoltre serve capire come le attività di PIM potrebbero essere compromesse dalla presenza del Gassificatore nelle aree in concessione a PIM. Per tali ragioni le istituzioni chiariscano come intendono risolvere il problema garantendo la continuità operativa e lavorativa del porto in tutte le sue articolazioni.</p> <p>Opere di compensazione Per quanto concerne le opere di compensazioni , oltre a quelle contenute nel memorandum della Regione Toscana illustrate durante l'incontro svolto con il commissario, siamo a riconfermare quanto proposto in tale riunione a integrazione delle proposte, ovvero: 1) le opere di compensazione non possono essere opere già previste negli accordi di programma, in quanto tali opere sono già dovute al territorio. 2) occorrono opere innovative che permettono di risolvere problemi ambientali ovvero: Impianto di desalinizzazione di grandi dimensioni Utilizzare la dorsale che Snam Potenziare il depuratore di Piombino Impianto trattamento plastiche a Piombino e terre da bonifica: Bonifiche Piombino il centro nazionale della produzione dell'idrogeno green. costruire a Piombino la prima acciaieria a idrogeno d'Italia attraverso la sinergia con Snam Potenziare il sistema di assistenza nell'emergenza Presidio VVF a Piombino Prevedere nell'area portuale un punto di prima assistenza e di protezione civile</p>	10 13 14 17 18 22
14	Osservante 9	Prot. 0318672 del 12/08/2022	<p>Inquinamento dentro al Porto dovuto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fuoriuscite di gas o di altre sostanze nel passaggio dalla metaniera al FSRU • rilascio di cloro in mare in quantità non ben definite 	20 22
15	Osservante 10	Prot. 0318676	Sicurezza: pericolo per chi vive a 800 metri dal FSRU	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
		del 12/08/2022	Il progetto non risponde ai requisiti di interesse collettivo o di pubblica utilità perché favorisce solo una parte della comunità.	16
16	Osservante 11	Prot. 0318679 del 12/08/2022	Impatto sul turismo per la presenza della nave metaniera: <ul style="list-style-type: none"> le navi da crociera non potranno più attraccare impatti sul commercio locale Chiede la revoca del procedimento	17 18
17	Osservante 12	Prot. 0318653 del 12/08/2022	Progetto approssimativo e potrà essere completato da Snam solo quando la finestra partecipativa sarà chiusa. Non potranno essere fatte osservazioni da parte dei cittadini sul progetto integrato.	6
18	Osservante 13	Prot. 0318651 del 12/08/2022	Osservazioni alla relazione tecnica: <p>Una parte di gas fluirà nel metanodotto e una parte sarà commercializzato ma non sono indicate le relative porzioni né la quantità di navi che opereranno in porto così risulta non facile quantificare l'inquinamento ambientale indotto.</p> <p>Progetto superficiale senza dati oggettivi.</p> <p>Rischio incidenti rilevanti dovuto al traffico delle metaniere unitamente a mercantili, pescherecci e traghetti.</p> <p>Presenza di venti che determinano problemi di sicurezza anche in porto per le manovre allo stato attuale.</p> <p>L'evento incidentale dovuto ad una collisione è da tenere seriamente in considerazione ma invece viene ignorato</p>	9 15
19	Osservante 14	Prot. 0318654 del 12/08/2022	Procedura illegittima: il progetto è incompleto e i termini per completarlo scadono dolo la chiusura della finestra partecipativa. I cittadini non potranno formulare osservazioni su un progetto completo.	6
20	WWF	Prot. 0318652 del 12/08/2022	Possibili impatti sul Sito Natura 2000 ITS160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, distante ca. 330 m dal tracciato dell'opera, richiede la massima cautela al fine di rispettarne i valori di biodiversità e gli impegni assunti al riguardo dall'Italia a livello europeo ed internazionale: <ul style="list-style-type: none"> - i dati presenti nella relazione Ambientale sono di 10 anni fa e quindi vengono omesse specie che invece risultano presenti (es falco pescatore). Rappresenta che il Piano di gestione della Riserva è in fase di approvazione - non è esplicitata la tecnica di attraversamento del fosso cosino ma sembra in trenchless: non vengono indicate modalità di dettaglio ed eventuali impatti sulle specie - stesse considerazioni per il Fiume Cornia anche se è evidente che trattasi di trenchless. Si sottolinea che la gestione dei livelli idrici è la principale criticità indicata nella stessa Relazione Ambientale al paragrafo 5.2.2.5.1., pertanto eventuali interazioni con il fiume, il canale e/o le falde vanno valutate in maniera puntuale e con opportuni studi idrogeologici supportati da rilievi ad hoc, che per quanto riguarda le falde acquifere NON sono stati riportati in alcun modo nella Relazione ambientale e nella documentazione presentata. Questo al fine imprescindibile di evitare che vengano intaccate le falde che alimentano i pozzi della parte est degli Orti e quelli dentro il Bottagone, indispensabili (soprattutto quelli degli Orti) a mantenere la presenza dell'acqua in palude quando il Fosso Cosimo non riesce a far risalire l'acqua dal mare per mancanza di vento di scirocco o a causa del frequente insabbiamento della foce. In questo contesto, è necessaria una approfondita analisi dei suoli per assicurarsi che sommovimenti pedologici di terreni potenzialmente inquinati da metalli pesanti percolati dalle vicine discariche e dagli impianti del SIN non si riversino per ruscellamento o percolazione negli acquiferi collegati funzionalmente al Padule. - emissioni sonore a 300 metri dall'osi possono incidere negativamente nel periodo di nidificazione - le emissioni di polveri in fase di cantiere potrebbero alterare la qualità delle acque del padule. Gli accorgimenti indicati come tali al paragrafo 5.4.3.1 dovrebbero pertanto essere resi obbligatori durante tutte le lavorazioni di scavo e movimentazione previste tra il km 4 e il km 8 del tracciato. - Non si coglie inoltre la necessità di provvedere all'adeguamento di due strade esistenti (raffigurate in verde a pag. 3 dell'allegato tecnico "Tracciato di progetto") collocate tra il tracciato del gasdotto e il fiume Cor-nia, che viceversa potrebbero aumentare il disturbo acustico e le emissioni in atmosfera fino al margine settentrionale della Riserva. - I possibili impatti sulla fauna da parte dei veicoli in fase di cantiere non sono adeguatamente quantificati. - In fase di esercizio, non si può nemmeno trascurare l'effetto cumulativo di frammentazione degli habitat, in particolare per l'avifauna, causato dalla barriera (seppur parziale) rappresentata dall'ampiamiento significativo delle strutture in località Vignana per la realizzazione dell'impianto di corezione dell'indice di Wobbe. Le sue ragguardevoli dimensioni (fino a 48 m di lunghezza per 9 di altezza, per una superficie verticale complessiva di quasi 500 mq), seppure a distanza di ca. 500 m dal limite meridionale della Riserva, combinate con la presenza di altre infrastrutture di notevoli dimensioni sul lato ovest (ex centrale ENEL nonché delle linee elettriche seppure dismesse che inopportuno ancora attraversano la Riserva, possono rappresentare un ulteriore elemento di frammentazione degli habitat del Sito Natura 2000 e riducono l'accessibilità a specie anche molto mobili come i fenicotteri, con un potenziale aumento degli impatti sulle linee elettriche residue. - andrebbero previste opportune misure di compensazione rispetto agli impatti evidenziati (ad esempio rimozione definitiva di altri elementi di frammentazione che attual-mente affliggono la Riserva senza alcuna funzione quali i tralicci e le linee elettriche residue). 	21
21	Arcipelago Toscano di ITALIA NOSTRA	Prot. 0319760 del 16/08/2022	Studi ambientali approssimativi: dalla documentazione rilasciata dal proponente non si evince alcun riferimento quantitativo che possa indurre una valutazione dei parametri fondamentali che indicano l'eventuale impatto. Per il rigassificatore all'interno del porto di Piombino sarebbe fondamentale conoscere il regime correntometrico di dettaglio attraverso il posizionamento di alcuni correntometri nella zona interessata. Considerato il delta termico di rilascio dell'acqua e l'immissione di acqua clorata sarebbe necessario conoscere anche le biocenosi del fondale, attraverso campionamenti, in modo da monitorare nel tempo eventuali cambiamenti e correggere il progetto in corso d'opera <p>Uno dei primi problemi è rappresentato dall'aspirazione forzata di acqua di mare dalla darsena; questo provoca una distruzione del plancton disperso nella colonna d'acqua. Il committente assicura che la differenza di temperatura si disperde molto velocemente: tale affermazione, alla quale non possiamo rispondere a causa della mancanza di dati, confermerebbe un ricambio della massa d'acqua all'interno della darsena molto rapida che garantirebbe un giusto idrodinamismo all'interno del porto. Quindi la simulazione in cui si evidenzia un ridottissimo pennacchio di contaminanti fuori del porto si contraddice con l'affermazione precedente: cioè che il ricambio di acqua sarebbe molto rapido.</p> <p>I porti, per loro natura, insistono in un ambiente molto delicato, l'ambiente marino costiero e quindi dobbiamo evitare assolutamente i fenomeni di spill over di contaminanti che potrebbero influenzare anche ecosistemi lungo la costa.</p>	22 23
22	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0319764 del 16/08/2022	OSSERVAZIONE N° 1: EFFETTO STERILIZZAZIONE <p>tutto quello che viene inghiottito dall'impianto viene poi restituito sterile, annientando le forme di vita in esso presenti (batteri ma-rini, plancton, uova, larve, avannotti, ...), ossidando i sali minerali cosiddetti "nutrienti" (l'azoto am-moniacale in particolare), restituendo sostanze chimiche tossiche (alogenoderivati: clorammine e trialommetani) frutto della reazione del cloro con la materia organica. In un anno circa il 12% dell'acqua dell'intero bacino del golfo di Follonica ver-rebbe a fluire attraverso l'impianto e quindi ad essere sterilizzato</p> <p>OSSERVAZIONE N° 2: SCENARIO SIMULAZIONE DIFFUSIONE TEMPERATURA E CLORO <p>Vista la problematica dei ridotti scambi all'interno dell'unità fisiografica costiera del Golfo di Follo-nica, e vista la possibilità di formazione di cloroderivati (trialommetani clorammine) tossici e muta-geni, si ritiene necessaria una valutazione più accurata che può essere condotta solo partendo dai valori anemometrici e di altezza d'onda locali. Viene prodotto un allegato con la statistica degli eventi estre</p> <p>OSSERVAZIONE N° 3: STUDIO SUI DERIVATI DEL CLORO <p>Nello studio condotto da SNAM non è stato affrontato in modo opportuno il problema della produ-zione dei cloro derivati organici (trialommetani clorammine) a seguito di immissione di cloro in mare. Occorre implementare il progetto con lo studio della formazione, diffusione e concentrazione dei cloro derivati organici.</p> <p>OSSERVAZIONE N° 4: EMISSIONI ODORIGENE <p>Il progetto non presenta riferimenti se non generici alle emissioni odorigene e pertanto deve essere integrato ai sensi del d.lgs.152/06</p> <p>OSSERVAZIONE N° 5: INQUINAMENTO ACUSTICO</p> </p></p></p>	18 19 20 22 23

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>Il progetto non presenta ALCUN riferimento all'inquinamento acustico prodotto dall'impianto, di-chiarendo che le soglie di rumore sono trascurabili. Inquinamento acustico invece presente come dimostrato dall' analogo impianto galleggiante della LNG Croazia installato nel 2021 a Castelmuschio sull'isola di Veglia. Occorre pertanto produrre uno studio di impatto acustico</p> <p>OSSERVAZIONE N. 6: File REL-AMB-E-00014 r0-Studio disper termica-chimica</p> <p>Il fatto che le emissioni possano essere entro i limiti imposti dalla norma non garantisce che per lunghi periodi (ci riferiamo a mesi se non ad anni di continua immissione in mare delle acque di dispersione) non si verifichino effetti dannosi; vale la pena ricordare come esempio quello che è accaduto presso le c.d. spiagge bianche di Rosi-gnano, dove lo scarico protrattosi per anni di inquinanti, pur rientranti nei limiti imposti dalla norma, ha causato la completa alterazione della flora e della fauna, oltre che della morfologia del fondale, della zona interessata dai suddetti scarichi. Una simulazione limitata all'analisi di una settimana di osservazione dei fenomeni non possa essere considerata esaustiva e rappresentativa del reale impatto che tale situazione avrebbe nella zona oggetto di studio.</p> <p>Evidenzia carenze dello studio soprattutto in relazione al lungo termine e alla correttezza delle condizioni meteorologiche assunte.</p> <p>non si concorda affatto su quanto asserito nel secondo paragrafo, ossia sul fatto che il sedimento non sia soggetto a movimentazione. Si omette infatti di prendere in considerazione gli effetti del movimento dell'intenso traffico navale cui è soggetta l'area ed al continuo movimento sedimentario indotto dalle eliche del naviglio in in-gresso, in uscita ed in manovra nell'area in questione e che, al contrario è assolutamente evidente. Quanto sopra è visivamente osservabile esaminando la differenza di limpidezza dell'acqua in ambito portuale ed all'esterno della struttura e della diga foranea. Infine, niente si riporta in merito all'interazione chimico fisica dei reflui sia con le sostanze organiche presenti nei sedimenti portuali che con quelli di natura inorganica.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 7: File REL-AMB-E-00050 r0-Bio bent cost e pesca</p> <p>Il documento si limita a fare una sorta di "fotografia" della situazione concernente "le biocenosi bentoniche costiere e le attività di pesca dell'ambiente marino dell'area del porto" senza però definire alcuna conclusione in merito all'impatto che l'installazione e l'avviamento del rigassificatore possa avere su di esse.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 8: File REL-SIA-E-0000 1_r0_Rel. studio ambientale</p> <p>Il documento elenca la copiosa normativa di riferimento rimanda sovente alle varie altre relazioni accessorie senza nulla aggiungere in merito agli impatti ambientali che il progetto produrrà.</p>	
23	Forum Ambientalista	Prot.519765 del 16/08/2022	Mancata applicazione della VIA. Mancata valutazione comparativa delle alternative.	7
24	Osservante 15	Prot. 0319761 del 16/08/2022	Chiede approfondimenti sugli impatti alle praterie di posidonia	22
25	Venere Società Cooperativa	Prot. 0319766 del 16/08/2022	<p>Il Progetto FRSU Piombino, di cui al DL 17.5.2022 n.50, non risponde al principio di Interesse Collettivo o di Pubblica Utilità perché favorisce una parte della comunità, non tutta la comunità.</p> <p>Il progetto FRSU Piombino non ha preso in considerazione il Piano di Gestione Nazionale di pesca del rossetto (Aphia minuta) del Febbraio 2021, Regolamento (CE) n.1967/2006 e successive modificazioni, adottato con DM del MPAAAF- Pemac III prot.0531748 del 14.10.2021.</p> <p>Sottolineo che la pesca del rossetto in Toscana si svolge prevalentemente nel Golfo di Follonica.</p> <p>In conclusione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La pesca fa parte del Settore Primario nazionale strategico, come l'industria mineraria; mentre le attività di trasporto e rigassificazione, di cui al progetto FRSU Piombino, sono riconducibile al Settore Secondario o Terziario (di ausilio al settore primario). E' evidente l'interferenza tra piani nazionali. - Il Piano di Gestione Nazionale citato era precedente agli interventi relativi all'energia e contenuti nel PNRR; entrambi approvati dagli organi dell'UE. - la pesca in Italia è in crisi decennale a causa di molteplici fattori antropici (inquinamento, cattiva gestione delle risorse, riscaldamento globale, ecc.); la crisi è diventata emergenza per la Pandemia da Covid 19, dichiarata dall'OMS l'11.3.2020. L'emergenza nazionale è stata poi accentuata dalla guerra in Ucraina con i noti aumenti di prezzo e la carenza delle materie prime. Tali aumenti hanno poi prodotto una ulteriore emergenza energetica di cui al Progetto FRSU che, se realizzato, rischia di deprimere ulteriormente la pesca e gli allevamenti ittici, chiudendo un vortice vizioso difficile da interrompere. 	18
26	Osservante 16	Osservazione del 16/08/2022	<p>Il rigassificatore in quanto attività inserita nell'elenco "grandi Rischi", di cui alla Direttiva Seveso, presenta enormi rischi per l'ambiente nel quale viene collocato. Due di questi non possono essere né eliminati e nemmeno attenuati: trattasi di un eventuale atto terroristico (contro un obiettivo sensibile quale questo) o lo scontro tra navi.</p> <p>Ritornando all'atto terroristico: per la localizzazione del rigassificatore, le brevi distanze con la terra ferma e con le colline circostanti, non vi è assolutamente alcuna protezione che possa essere realizzata per scongiurarla e impedirlo. Così come non ci sono protezioni per evitare uno scontro tra navi all'interno del porto (salvo quella di chiudere definitivamente il Porto di Piombino a qualsiasi attività ivi compresi i collegamenti con l'Isola D'Elba), i rigassificatori devono essere localizzati offshore e non all'interno dei Porti.</p>	9 10
27	Osservante 17	Prot. 0320073 del 16/08/2022	<p>1 - Il solo invio tramite PEC è limitativo e quindi si dovrebbero riaprire i termini anche attraverso l'uso della posta ordinaria</p> <p>2 - Gli studi sono approssimativi; condotti su nave similare e non su Golar Tundra, studi ancora da effettuare a cui si rimanda successivamente. Ritiene che la durata a 3 anni debba essere formalizzata nell'istanza e non tramite scambio lettere con il Commissario.</p> <p>3 - le affermazioni sulle interferenze con Oasi e con SIN sono generiche</p> <p>4 - chiede approfondimenti anche su temi quali l'indotto occupazionale, le emissioni in atmosfera, gli impatti sanitari e sulla biodiversità, rischio incendi in relazione al parco della Sterpaia.</p>	5 6 8 17 18 20 21 24
28	Osservante 18	Prot. 0320079 del 16/08/2022	<p><u>Partecipazione</u></p> <p>Innanzitutto intendo contestare le tempistiche con cui alla popolazione ed ai tecnici avete costretto a fare le dovute osservazioni: l'articolo 24 comma 5 del d.lgs. 105/2015 dice espressamente che le osservazioni del pubblico devono essere fatte in 60 (sessanta/00) giorni e non in 30 (trenta/00) oltretutto dal 01 al 31 agosto per Legge, vige la sospensione feriale dei termini processuali per cui, le osservazioni devono essere fatte dal 01 settembre al 31 ottobre compresi.</p> <p><u>Sicurezza</u></p> <p>In tutto il testo del progetto, allegati compresi, non ho mai riscontrato un "effetto domino" di un eventuale incidente rilevante che può accadere sulla nave rigassificatrice e gli eventuali incidenti a catena sugli stabilimenti industriali che si trovano nell'area di Piombino, è scritto (senza dati verificabili ed oggettivi, senza tabelle di confronto, senza riscontri tecnici scientifici) che un potenziale incidente è circoscritto all'area della nave in questione, fatto assolutamente non credibile perché la nave gasiera di Livorno è a 20 (venti/00) km dalle coste per motivi di sicurezza ed è molto più piccola di quella che intendete piazzare a Piombino per cui, riscontriamo poca</p>	5 6 13

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			trasparenza sulla sicurezza. Non esiste un piano di evacuazione per la popolazione piombinese e per la Val di Cornia in caso di incidente rilevante, la stazione dei vigili del fuoco di Piombino è scarsamente attrezzata, servono aiuti esterni, da Livorno, Cecina e Follonica e non è detto che siano tempestivi, dato che in entrata e in uscita da Piombino vi è solo un'unica strada di accesso che in caso di incidente sarà completamente intasata.	14
			<u>Ambiente</u> Carenza degli studi ambientali. chiediamo che vi siano tabelle esplicative e verificabili con dati oggettivi che non solo tecnici esterni ed indipendenti ma anche singoli cittadini possono dire se corrispondono a verità o meno, chiediamo un elenco dettagliato delle sostanze utilizzate sia per il funzionamento della nave gasiera sia per neutralizzare le sostanze inquinanti, vogliamo che siano dettagliate le misure per la salvaguardia delle specie marine con particolare riferimento al santuario dei cetacci	16
			<u>Economia</u> Sul piano economico strettamente legato al piano ambientale, dato che vi sono quattro aziende ittiche di grandi dimensioni che messe insieme fatturano circa sessanta milioni di euro all'anno e forniscono il 60% del fabbisogno nazionale di pesce, e danno lavoro a centinaia di famiglie, pretendiamo di sapere quali siano le garanzie fornite loro che il pesce pescato da tali aziende sia commestibile e non tossico (soprattutto per un fatto di salute pubblica) che non vi siano interferenze nemmeno minime con esse, ma chiediamo di più: che siano nulle perché anche una minima contaminazione può avere effetti devastanti sulla salute e portare alla morte delle persone.	18
			<u>Compensazioni</u> Sempre dal punto di vista economico, dato che non ci sono garanzie al 100% (cento per cento) e con dati oggettivi e verificabili che non ci saranno chiusure nel nostro territorio a causa della vostra pretesa di mettere per forza la nave gasiera a ciclo aperto troppo vicina alle coste, pretendiamo di sapere quali in modo altamente dettagliato quali saranno le compensazioni che avete previsto, perché dal piano sembra che non ne abbiate prevista nessuna; mi spiego meglio, non intendo il memorandum dei dieci punti del Presidente Giani ma intendo dire, se un'azienda ittica, un ristorante una pescheria o uno stabilimento balneare chiudono dovrete pagare loro i danni. <u>Necessario trovare subito collocazione off shore</u>	20
			Sempre dal punto di vista economico, il Porto di Piombino che è il collegamento più veloce con l'Isola d'Elba dovrà subire dei fermi, per quanto? Cosa è previsto per evitare ciò o eventuali colluttazioni involontarie con le navi in entrata e in uscita? Il fondale marino è stato ispezionato millimetro per millimetro per ragioni di sicurezza? Anche qui non ci sono garanzie di nessun tipo perciò, altro punto carente da approfondire ed integrare. Infine, come possiamo fidarci che sarete solo tre anni quando scrivete letteralmente "non meno di tre anni" in italiano significa "minimo tre anni" non "massimo tre anni".	21
29	Osservante 19	Prot. 0320089 del 16/08/2022	Progetto approssimativo e partecipazione che si chiude prima della presentazione delle integrazioni. Mancanza di accessibilità e di presidi sanitari adeguati in caso di incidente Impatti sull'economia del mare – itticoltura e sulla qualità delle acque	22
				6
				14
				18
				22
30	Osservante 20	Prot. 0320091 del 16/08/2022	Rischi per la presenza di ordigni bellici sul fondale della darsena. Viene richiesta l'ispezione dei fondali marini della darsena	10
31	Osservante 21	Prot. 0320104 del 16/08/2022	Chiede la riapertura dei termini oltre il 20 di agosto a seguito della presentazione delle integrazioni da parte di Snam Chiede se snam è disposta a sottoscrivere assicurazione verso terzi. Rapporto prlliminare di sicurezza si basa su dati nave simile e non su GT. Ai sensi della normativa seveso si dovevano tener in considerazione gli elementi vulnerabili nel raggio di 2 Km. Non citati apprestamenti di "difesa" della nave da attacchi illeciti. Non indicata la tempistica per lo sgancio di emergenza delle metaniere. Chiede comparazione con analisi di sicurezza svolte per OLT.	3
				6
				8
				10
				11
				16
32	Osservante 22	Prot. 0320894 del 17/08/2022	Chiede perché sia stato scelto un porto e non la terraferma e non il mare aperto. Chiede che venga chiarito anche perché sono stati scartati altri porti.	5
33	Osservante 23	Prot. 0320897 del 17/08/2022	Sostiene che il ruolo di Commissario è in conflitto di interessi con quello di Presidente della Regione. Rileva impatti sull'ecosistema marino e chiede delucidazioni sullo sversamento di iopelorto. Durata della concessione – richiesta chiarimenti. Chiede garanzie in ordine alla sicurezza in ambito portuale	4
				5
				6
				7
				13
				22
34	Osservante 24	Prot. 0320896 del 17/08/2022	Chiede se siano stati valutati scenari incidentali che potrebbero coinvolgere altre navi in porto con ripercussioni su metaniera e FSRU. Il RPS non considera questo tipo di incidenti e non considera il rischio attentati e il rischio collisione Dati analisi Hazop su nave simile e non GT	7
				8
				9

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
				10
				16
35	Osservante 25	Prot. 0320907 del 17/08/2022	Progetto approssimativo Richiesta partecipazione estesa anche a dopo presentazione delle integrazioni da parte di Snam Chiede la sospensione del procedimento per acquisire integrazioni e riaprire la consultazione	6
36	Agroittica Toscana Società Agricola	Prot. 0319893 del 17/08/2022	Mancata valutazione degli effetti a lungo termine degli sversamenti di ipoclorito in darsena Snam non cita che a 1300 metri dal punto di sversamento c'è la presa a mare degli allevamenti ittici, acque più fredde e clorate potrebbero raggiungere tale presa. La T è un parametro fondamentale per i ritmi di crescita dei pesci. Agroittica ha delle sonde che rilevano la T sia alla presa che nel Golfo: le misurazioni dimostrano che la temperatura subisce anche variazioni repentine a causa di microcorrenti variabili, in mare aperto le condizioni sono più stabili. Le T estive subiscono variazioni dovute alla stratificazione anche di 3 o 4 gradi ma sono accettabili purché si rimanga intorno ai 22-25 gradi. La presenza del rigassificatore potrebbe essere una condizione di rischio. L'acqua fredda tenderà ad accumularsi sul fondo e a muoversi secondo le correnti costiere, non prese in considerazione da SNAM, fino alla presa dell'allevamento comportando una variazione del range di temperature oltre quello accettabile. Se i pesci stanno al freddo abbassano il loro metabolismo e non mangiano...non crescono...danni per l'attività. Vengono chiesti chiarimenti anche sulla tecnica trenchless di attraversamento del canale e dei suoi eventuali impatti con il fondale e con il punto di presa dell'allevamento. Chiedono quindi approfondimento e analisi dei rischi in relazione agli allevamenti. Chiedono se l'immissione di cloro può portare alla variazione del pH o di derivati del cloro stesso nocivi per la salute dei pesci. Chiedono quindi anche una campagna di monitoraggio ex ante per poter poi verificare eventuali variazioni.	18 22 23
37	Comitato Salute Pubblica Piombino	Prot.320895 del 17/08/2022	Contestata l'esclusione da VIA vista la collocazione del progetto e il suo assoggettamento alla normativa Seveso; in tale situazione non possono essere sicuramente rispettati gli obiettivi della Direttiva VIA (porto piccolo, commissione dei traffici, vicinanza alle case...). La VIA non sarebbe stata superata in un ambiente così altamente antropizzato. Carenze degli studi e del progetto. Non sono chiaramente documentate le esigenze di urgenza e indifferibilità in relazione all'approvvigionamento di gas naturale in Italia. Le analisi di rischio non sono state effettuate sulla GT, non analizzati rischi dovuti a collisioni e attentati. Indicano varie problematiche degli studi in relazione agli aspetti di sicurezza. Poca chiarezza sulla effettiva durata dell'ormeggio. Chiedono l'applicazione di valutazioni ambientale alternativa.	1 5 7 8 9 10 11 15 16 17 18
38	Comune di Follonica	Prot. 0321995 del 18/08/2022	In allegato viene inviata la mozione e la DCC che impegna il sindaco. In particolare la DCC impegna il sindaco e la Giunta: ● Ad attivarsi presso le istituzioni Nazionali e Regionali affinché il Comune di Follonica possa essere inserito all'interno dell'iter autorizzatorio al fine di poter esprimere la nostra contrarietà e le nostre perplessità a garanzia delle tutele precedentemente citate. ● A richiedere che venga effettuata una valutazione di Impatto ambientale all'interno dell'iter previsto. ● Ad attivarsi contro qualsiasi attività che possa gravare e minare le tutele ambientali e la sicurezza dei cittadini. ● A conoscere l'effettivo tratto di interdizione alla navigazione dalla nave rigassificatrice e come quest'area può influire sulle attività della nostra città. ● Ad agire affinché nella nostra Città possano essere favoriti ed attuati investimenti per uno sviluppo delle energie rinnovabili e delle comunità energetiche, dando un segnale che il cambiamento avviene anche attraverso l'azione degli enti locali. ● Ad Attivarsi Indipendentemente dall'esito che avrà tale procedimento affinché lo Stato, la Regione, la Società SNAM si dotino di una fidejussione, per gli eventuali anni di permanenza, a garanzia di eventuali danni economici ed ambientali che potrebbero emergere e per i quali si dovrà porre rimedio.	Nessuna in particolare - - aspetti procedurali e di garanzia della correttezza amministrativa
39	Osservante 26	Prot. 0321996 del 18/08/2022	Uguale alla Osservante 24	7 8 9 10

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
				16
40	Osservante 27	Prot. 0322488 del 18/08/2022	Incoerenza dati italiani gas rispetto alla necessità del progetto, nessuna urgenza che ne richieda la realizzazione. Esenzione da VIA a patto di valutazione alternativa. Richiama gli art.32 e 33 del DL 115/2022 sul PAUAR e ne contesta i contenuti in merito alle accelerazioni. Carenze e superficialità delle analisi condotte da SNAM soprattutto in riferimento agli impatti sul Sie, sulla biodiversità e per quanto attiene alla sicurezza.	1 7 22
41	Osservante 28	Prot. 0323092 del 19/08/2022	Chiede approfondimenti di analisi di coerenza con il PAER in riferimento all'emissione di gas climalteranti, alla tutela della biodiversità e alla riduzione del rischio dovuto ad incidenti rilevanti.	Contrasto con obiettivi Paer
42	Lista civica lavoro e ambiente Piombino	Prot. 0323077 del 19/08/2022	Non condivisione deroga dalla VIA. Il progetto è carente e lacunoso. Impatti su tutta la biodiversità marina e sui siti RN2000. Aspetti connessi alla sicurezza in ambiente fortemente antropizzato: non valutati rischi per collisioni e attentati. Mancanza di presidi dei VVFF nel porto di Piombino per gestione emergenza	5 7 9 10 14 21 22
43	Osservante 29	Prot. 0323133 del 19/08/2022	Problemi sicurezza e impatti ambientali Partecipazione si chiude prima della presentazione di un progetto completo Necessità di fidejussione visto che la società SNAM FSRU ha solo 10.000 euro di capitale sociale	3 6
44	Liste civiche dei Comuni della Val di Cornia	Prot. 0323188 del 19/08/2022	1 - Non sono state seguite le procedure ordinarie previste dalle legislazioni nazionali ed europee tese a garantire il diritto di partecipazione preventiva delle Comunità locali 2 - non risultano forniti ai cittadini della Val di Cornia dati e informazioni complete e fruibili 3 - è mancata l'analisi dovuta e puntuale dell'interferenza tra nuovo impianto e contesto geo-antropico(eventi incidentali, errore umano, esplosione, distanze di sicurezza non compatibili con l'incolumità di operatori ed abitanti), tenuto conto che tale analisi appare tanto più essenziale data l'estrema vicinanza a centri operativi ed abitati 4 - risulta sottostimata e superficiale la previsione degli effetti della diffusione di acque fredde e clorate in mare in specie riguardo al danneggiamento delle attività ittiche di allevamento e della risorsa marina in generale, oltre ai possibili impatti sul Sito Natura 2000 IT5160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, che riceve acqua marina e pesce nella palude degli Orti, attraverso la foce del fosso Cosimo 5 - risultano problematiche irrisolte e rischi sottostimati quanto all'accesso marittimo in porto e alle varie manovre necessarie all'operatività dell'impianto nell'area a servizio: ad esempio, è noto che le navi gasiere sono molto alte di bordo e dunque in caso di perturbazioni meteo offrono al vento grandi superfici a disappio della loro manovrabilità in spazi ristretti 6 - risulta mancante la stima del rischio connesso alla presenza di ordigni bellici in darsena, nel canale e davanti al porto. 7 - la previsione del trasferimento dell'impianto in mare aperto confligge insuperabilmente con l'esistenza dell'area protetta definita Santuario dei Cetacei 8 - manca del tutto la considerazione dei danni irreversibili alla politica socio- economica del territorio faticosamente ma altrettanto convintamente sostenuta dalle Comunità locali per costruire il futuro economico dell'intera vallata attraverso la diversificazione rispetto all'attività industriale 9 - Mancata VIA 10 - si ritiene inconciliabile la funzione di Presidente della regione con quella di Commissario e se ne chiede la separazione ovvero l'attribuzione della funzione commissariale ad altro soggetto.	4 6 7 9 10 11 15 16 18 21 22 23
45	Comune di San	Prot. 0323134	Il Consiglio Comunale Dichiara la propria contrarietà all'ipotesi di collocazione del rigassificatore a Piombino;	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
	Vinvenzo	del 19/08/2022	<p>Si esprime a favore della realizzazione di un grande progetto basato sulle energie rinnovabili che coinvolga l'intera Val di Cornia;</p> <p>Invita il Commissario Giani e il Governo a prendere atto delle insormontabili e oggettive cause ostative alla collocazione dell'impianto a Piombino;</p> <p>Invita, nella correttezza dei rapporti tra Istituzioni, a non usare opere di bonifica o di rilancio dell'attività produttiva come elemento di trattativa per far accettare un impianto incompatibile con l'ambiente e con il tessuto economico e sociale.</p> <p>Possibili gravi impatti sul turismo e quindi sulle attività ricettive e commerciali ad esso collegate.</p> <p>Richiamano studi delle Università americane in cui si afferma che l'estrazione del metano ha effetti peggiori del carbone sugli impatti climatici – emissione di CO₂, non sono quindi tollerabili fuoriuscite di CH₄. Segnala che l'IPPOCLORITO di SODIO al 5% con pH 11 è irritante e a concentrazioni tra il 10 e 15% con pH 13, brucia e diventa corrosivo. Ippoclorito di sodio è tossico per gli organismi acquatici e mutageno, nonché molto tossico quando entra in contatto con i sali dell'ammonio, come si pensa di mitigare gli effetti dovuti da questo sale sugli habitat marini?</p> <p>tra le due tecnologie di rigassificazione, nel caso del circuito chiuso, la combustione di un'aliquota supplementare (+ 0,87%) del GNL conferito in impianto, si avrebbe una maggior emissione di CO₂ e NOx. Nel caso di circuito aperto: l'effetto cumulativo del raffreddamento dell'acqua di mare, della perdita dei servizi ecosistemici espletati dall'habitat marino, della distruzione di plancton e larve, della selezione operata a favore di specie batteriche resistenti al trattamento con cloro, del rilascio di sostanze tossiche ivi compreso il cloro libero residuo.</p> <p>Tra le due forme di contaminazione, la seconda solleva elementi di maggior preoccupazione.</p> <p>Il Comune segnala alcuni progetti finanziati con fondi europei volti alla tutela degli habitat marini e delle specie ed al monitoraggio delle praterie di Posidonia anche finalizzato ai suoi rimpianti.</p> <p>Il comune è favorevole all'istituzione di un SIC Marino per la tutela della Posidonia.</p>	<p>18</p> <p>22</p>
46	COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA	Prot. 323659 del 19/08/2022	<p>Osservazione n.1:RELAZIONE VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO</p> <p>La relazione al punto 4.2 riporta l'analisi dell'impatto in fase di esercizio dell'impianto. Si chiede che tale studio prenda in considerazione contemporaneamente sia le emissioni legate alla fase di esercizio del rigassificatore sia le emissioni in essere presenti nel territorio (Lacchini, Magona, Dalmine, Area portuale) in modo da capire quale sia la sommatoria degli effetti risultante. L'impianto infatti non andrà ad operare in un'area priva di altre sorgenti inquinanti e dunque deve essere preso in considerazione lo scenario peggiore di sovrapposizione degli effetti nelle condizioni ambientali più sfavorevoli. Pertanto, a quanto sopra si aggiunge quanto segue: La stessa relazione al punto 4.2.1.2 descrive che è stata condotta una interpolazione dei dati della rosa dei venti sulla quale è stata condotta la successiva analisi. Si richiede di visionare il risultato di tale interpolazione per capire se è aderente alla realtà e se lo scenario prende in considerazione gli eventi in cui le emissioni sono prevalentemente orientate verso il centro abitato.</p> <p>Osservazione n.2</p> <p>La decisione di mettere un rigassificatore nel porto di Piombino è stata presa SENZA ALCUNA CONSULTAZIONE E CONDIVISIONE CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E I CITTADINI . Non rispettata la Seveso III e la normativa sulla VIA. Non verificata adeguatezza strutture portuali di soccorso ed emergenza (es vigili del fuoco)</p> <p>Osservazione n.3</p> <p>Le previsioni dei rischi risultano superficiali e sottostimate sia sui danni che un incidente rilevante potrebbe determinare sulle cose, sulle persone e sull'ambiente naturale . LE 3 AREE DI INTERDIZIONE attuate per il rigassificatore off-shore di Livorno di 12 miglia marine sono inesistenti e tutta la città è dentro alla zona rossa attuata per il rigassificatore di Livorno, cioè quella inaccessibile! E' inaccettabile il prospetto presentato a pag 26 del progetto relativo alle aree di danno.</p> <p>Superficialità e mancanza di dati degli studi di impatto ambientale soprattutto in relazione agli impatti acustici e agli impatti con le aree naturali protette. Il FSRU non produce nessun beneficio occupazionale.</p> <p>Il porto di Piombino è dedito al commercio e al turismo (Elba, Corsica, Sardegna). Vedo impossibile il normale svolgimento dei traffici giornalieri (in estate arrivano a 130 navi per l'Isola d'Elba). Impatti sul turismo e commercio. Inoltre le aziende che si sono affacciate nel porto per intraprendere attività lavorative si guarderanno bene di investire a Piombino.</p> <p>Esame dei rischi su nave simile alla GT. Il porto di piombino è un piccolo porto con un ingresso limitato, le operazioni di avvicinamento delle gassiere sono estremamente pericolose dato lo spazio di manovra. Le condizioni meteorologiche sono analizzate in modo superficiale: mi chiedo quando il vento di scirocco arriverà con forza come già successo più volte specie negli ultimi anni causa cambiamento il climatico, quale conseguenze ci saranno?.</p> <p>Rischio collisioni e attentati. Rischio fulminazione non preso in considerazione.</p> <p>Incertezza durata ormeggio e dislocazione futura assente. Tempi della partecipazione non coprono la presentazione delle integrazioni.</p>	<p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p>
47	Osservante 30	Prot. 0323660 del 22/08/2022	<p>Richiama il tema della sicurezza in riferimento alla densità dei traffici del porto e al rischio di incidenti per i quali l'area di interdizione deve essere adeguatamente estesa.</p> <p>La FSRU non risolve la crisi energetica.</p>	<p>1</p> <p>9</p> <p>15</p> <p>16</p>
48	Osservante 31	Prot. 0323661 del 22/08/2022	<p><u>Aspetti procedurali</u></p> <p>Carenze e superficialità del progetto presentato. Necessario prolungare la partecipazione sul progetto completo. Anche la VINCA e il dlgs. 105/2015 prevedono le corrette forme di partecipazione.</p> <p><u>Aspetti generali</u></p> <p>Trattasi dell'ennesimo impianto da fonte fossile e quindi suscettibile di emettere gas climalteranti (cita rivista Forbes).</p> <p>I dati sul consumo di gas non sono coerenti con la necessità del progetto</p> <p><u>Aspetti puntuali</u></p> <p>Distanze di interdizione al traffico marino – confronto con OLT Livorno. OLT Livorno ha distanze di "interdizione totale" di 3,7 km, di "limitazione" compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi e "di preavviso" compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori. il posizionamento di un impianto di categoria simile su nave in un porto estremamente trafficato, non solo con i rischi di collisione e dunque di incidente ma anche di ulteriore trasferimento degli impatti sulla popolazione che abita ad appena 800 metri, su tutti gli operatori portuali e delle navi nonché sui passeggeri (anche in attesa di imbarco), sia del tutto inconcepibile rispetto al minimo buon senso.</p>	<p>1</p> <p>6</p> <p>8</p> <p>9</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			Analisi del rischio di incidenti catastrofici: Gli eventi incidentali rari con conseguenze catastrofiche non si prestano ad un adeguato trattamento statistico come quello che Snam vorrebbe applicare. Le cosiddette statistiche (si parla nei documenti di SNAM a volte di meno di 10 eventi nelle banche dati storiche) bisogna vedere in quali condizioni si sono verificati. A mero titolo di esempio: quanti impianti di rigassificazione sono posizionati in porti piccoli, ad uso promiscuo passeggeri-merci, a stretta distanza da case? In ogni caso, anche se rarissimo, l'evento catastrofico porta con sé un potenziale impatto enorme sul danno. Le probabilità di incidenti catastrofici inoltre stanno aumentando a causa della maggiore frequenza degli eventi meteorologici estremi, che ovviamente possono comportare gravi conseguenze, ad esempio sulla navigazione, soprattutto all'interno dei porti o nelle immediate vicinanze. A tal proposito fa veramente sorridere amaramente, visto quanto avvenuto il 18 agosto, l'affermazione nel documento preliminare di sicurezza quando si sostiene testualmente, nel capitolo relativo ai rischi meteorologici da tornado, trombe d'aria e similari che "In base a queste informazioni si può ragionevolmente escludere il pericolo di trombe d'aria per il sito in esame." L'ARPAI invita a prevedere l'uso di strumentazione portatile per il monitoraggio delle emissioni fuggitive di metano (ad esempio, termocamere). Se da un lato possono essere utili, rischiano di far perdere dati fondamentali di carattere generale e soprattutto quantitativo. Oggi esistono i satelliti, alcuni dei quali con risoluzioni utili a monitorare le emissioni di metano a scala di un impianto	11 15 16 20
49	Osservante 32	Prot. 0323665 del 22/08/2022	Progetto carente e lacunoso. Ribadisce i problemi collegati alla sicurezza: rischio collisioni e attentati, presenza residenziale a meno di 2 Km, no VVFF a Piombino. Porto piccolo, notevoli traffici e bacini ristretti. Incertezza tempi di ormeggio. Dati energetici non coerenti con necessità impianto. Impatti su biodiversità marina. Carenze e superficialità dello studio diffusionale relativo al rilascio di acque clorate a T inferiori. Mancata applicazione della VIA che invece è necessaria. Impatti a terra sulle aree tutelate in quanto le aree umide sono alimentate dalle acque marine interessate dagli scarichi.	1 5 7 9 10 14 15 21 22
50	Osservante 33	Prot. 0323663 del 22/08/2022	Incertezza tempi di ormeggio. L'analisi dei rischi (Allegato 5, pagg.15-26 di 230) è stata fatta solo su eventi che riguardano il malfunzionamento del Terminale FRUSU. Non è stata fatta nessuna analisi dei rischi che possono provenire dall'esterno, quali ad esempio una collisione con altra nave in transito, dati gli spazi esigui del porto di Piombino. Non è chiaro cosa si intenda per eventi incidentali ragionevolmente credibili. Dovrebbe essere chiarito quali sono le sezioni impiantistiche ritenute critiche usati nell'analisi Hazop che cmq è stata fatta dal costruttore della nave su nave simile alla GT. L'analisi dei rischi dovrebbe essere fatta su GT da ente terzo. Nella presente Relazione (Allegato5, pag.34 di 230) si legge che "l'analisi di rischio è stata svolta sulla base delle info tecniche disponibili, senza procedere ad un sopralluogo presso la nave FRUSU Golar Tundra: è necessaria e doverosa una analisi attenta e dettagliata della nave FRUSU Golar Tundra, ben prima della manutenzione straordinaria che verrà fatta poco prima dell'avvio dell'attività del Terminale. Riguardo alla "Localizzazione e identificazione dello stabilimento" (Allegato 5, pag.35 di 230), si legge che sulla Corografia della Zona interessata "è indicato un raggio di 2 km attorno al punto dove sorgerà l'impianto, con la presenza di scuole, ospedali, linee e stazioni ferroviarie, aeroporti, insediamenti industriali". Mi permetto di far notare che il raggio di 2 km attorno al punto dove sorgerà l'impianto non significa nulla, poiché l'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno n.137/2013 stabilisce che la "zona di interdizione totale" alla navigazione - di forma circolare - ha un raggio indicativo pari a 2 miglia nautiche (3,7 km)" e che "in tale area sono vietate la navigazione, la sosta, l'ancoraggio e la pesca, nonché qualunque attività di superficie o subacquea". Insisto nel far notare che in questa zona rientra la quasi totalità della città di Piombino. Mancanza di infrastrutture e presidi per gestione emergenza. Impatti su qualità acque marine.	5 8 9 11 14 16 22
51	Comitato salute pubblica Piombino e la Piazza Val di Cornia	Prot. 323664 del 22/08/2022	Specificità del luogo, un porto piccolo, con un solo canale di ingresso e uscita, con intensi traffici turistici, industriali e commerciali e vicino alle abitazioni. eventi atmosferici violenti e avversi registrati in questi giorni e, non solo, un incidente in porto, hanno alimentato ulteriori preoccupazioni e discussioni in città. In agosto 2022 incendio su nave in porto ed eventi estremi su costa toscana che non sono quindi più "rari", nel 2021 due traghetti sono andati in collisione a causa del maltempo. Il CTR è elemento di garanzia.	15
52	Associazione Idra	Prot. 0323662 del 22/08/2022	1. ANALISI DEI PRESUPPOSTI Il Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani ha ritenuto di dover "adottare disposizioni urgenti per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione" nel nostro Paese a causa della "eccezionalità della situazione attuale", ma non vengono motivate e spiegate le condizioni di "eccezionalità". Le condizioni dell'emergenza (DL 16/2022) sono state sancite unilateralmente senza "procedura di verifica pubblica del consenso". L'osservazione evidenzia poi i contenuti della costituzione nella quale "L'Italia ripudia la guerra". Sulla base di queste condizioni di "eccezionalità" è seguita nota di Cingolani alla Commissione per esenzione VIA. Si tratta, con ogni evidenza, di fenomeni (eccezionalità della situazione, sicurezza degli approvvigionamenti, volatilità dei prezzi) che discendono direttamente dalla posizione di dubbia legittimità democratica e costituzionale che il Governo ha inteso assumere nel conflitto bellico. L'intero processo si configura in realtà come un atto di programmazione arbitrari e autoritaria dell'economia del territorio. Il pretesto dell'emergenza di turno, confezionata su misura del modello dispotico da affermare appare orientato a erodere, giustificando tempi accelerati e scorciatoie istituzionali, le deroghe alle valutazioni e ai controlli), i fondamenti stessi della democrazia rappresentativa. Dopo la cosiddetta "emergenza Covid", si è diligentemente fabbricata un "emergenza bellica" e di conserva un "emergenza energetica". L'esonero del progetto dalla procedura di VIA permette di evitare, fra le altre cose, anche la "descrizione delle alternative ragionevoli". Il Presidente della Giunta Regionale Eugenio Giani ha infatti solennemente dichiarato lo scorso 29 giugno nella veste di Commissario, in occasione della seduta di illustrazione del progetto in Consiglio Regionale (minuto 30:07): "Non esiste nessuna indicazione che mi limiti rispetto alle cose che devo decidere! Non c'è la VIA nella legge sui commissari? Io voglio la doppia VIA!", deve quindi promuovere una ordinanza per sottoporre a VIA il progetto. Questo è ciò che Idra richiede. 2. ANOMALIE PROCEDURALI	1 4 5 6 7 8

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>Risulta peraltro ignorata la Convenzione di Aarhus (Danimarca, 25 giugno 1998) sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale. Non risulta altresì rispettato quanto dispone il Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose", che all'art. 25 prevede: "Il pubblico interessato può esprimere osservazioni e pareri entro 60 giorni dalle comunicazioni..." (nel caso in esame sono 30 gg).</p> <p>Vengono richiamate le norme che prevedono al sospensione dei termini di natura processuale nel mese di agosto che dovrebbero essere applicati anche al caso in esame. Assenza di iniziative di illustrazione del progetto, di assemblee informative, di occasioni di dibattito pubblico. Mancata possibilità di fornire osservazioni sul progetto integrato. Ritardi nella pubblicazione delle osservazioni.</p> <p>Idra chiede 30 gg dalla data di pubblicazione delle integrazioni per nuova finestra partecipativa. Accoglie positivamente il riscontro dato dal Commissario con nota del 18 agosto in cui comunica che sarà riaperta una fase partecipativa di congrua durata. Confidano nella congrua durata.</p> <p>Viene rilevato che il Commissario non ha comunque risposto ai seguenti 3 quesiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riconvocazione Consiglio Regionale che ha svolto la sua seduta dedicata il 29 giugno senza documentazione progettuale - preso atto dell'incompletezza dell'informativa resa al Consiglio Regionale il 29 giugno sul progetto Snam attraverso la sua comunicazione (n. 15), siano riaperti i termini della pratica autorizzativa - possa essere accordato un colloquio sugli argomenti proposti, anche eventualmente con gli organi tecnici della Regione, e possa essere riservato uno specifico canale di costante aggiornamento informativo e consultazione <p>Richiamano infine loro nota pec al Commissario del 29.07.2022 in cui lamentavano la mancata risposta alla loro precedente del 17.06, la mancata risposta sulla concessione di un incontro, un mancato vero incontro con la cittadinanza, accusano il Commissario di vari altri aspetti (sua nomina, rapporti con Snam ecc...). Chiedono al Commissario di rivedere la scelta operata dal Governo. Ribadiscono richiesta colloqui urgenti. Contestano le condizioni a cui la Regione Toscana subordina la presentazione delle Osservazioni da parte della cittadinanza, autorizzata esclusivamente tramite Posta Certificata (Pec): chiedono che venga ripristinato lo strumento della posta ordinaria.</p> <p>3. CRITICITÀ: AMBIENTE E ECONOMIA</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Utilizzo di fonte fossile a prezzi elevati. Non coerente con obiettivi riduzione gas climalteranti b. Impatto ambientale e sociale nei siti di estrazione e liquefazione c. Impatti sulla qualità paesaggistica del Golfo di Follonica con diminuzione dell'attrattività turistica, conseguentemente sull'indotto turistico di ogni tipologia d. Incrementi attesi di emissioni inquinanti in atmosfera (cita richiesta Arpat in relazione al cold-spot) e. Incrementi attesi di emissioni acustiche in fase di esercizio f. gli effetti potenziali su flora marina (Posidonia) fauna marina (cetacei) fondali marini, pesca, itticultura, immagine delle economie del mare (connessi all'alterazione T e cloro delle acque marine) g. difficoltà di attraversamento del SIN con tubazioni h. aumento fattori di rischio incidentale i. interferenze con attività portuali (industria siderurgica, pesca, croceristica, turismo-traghetti) j. le difficoltà di manovra presenti già in condizioni normali in un limitato specchio d'acqua ingombro di imbarcazioni, aggravate notoriamente a Piombino dall'azione dei venti, in particolare dallo scirocco k. difficoltà poste al rilancio della Val di Cornia verso economie diverse dal siderurgico l. danni esistenziali alla popolazione m. danni alle famiglie italiane per gli ulteriori rincari dei costi energetici <p>Indica che le 12 richieste formulate da ARPAT sono indice di carenze e lacune del progetto presentato</p> <p>4. CRITICITÀ: SALUTE E SICUREZZA</p> <p>La sola idea di mettere impianto seveso dentro porto appare temeraria e anacronistica. Carenze del Rapporto Preliminare di Sicurezza: non ci sono procedure atte ad azzerare i rischi connessi a imprevisti nelle fasi più delicate del processo (transito nave metaniera e trasferimento GNL) in area con compresenza di molti servizi marittimi passeggeri e merci. Ritene che siano meritevoli di analisi gli scenari conseguenti ai seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> possibile presenza ordigni bellici sul fondale rischio attentati rischio collisioni incidenti con velivoli aerei <p>Riprendendo altre osservazioni indicano la mancanza di un piano di evacuazione cittadino e/o della zona, di un sistema viario interno al porto insufficiente e/o inesistente, di un sistema viario esterno sufficiente per gestire il corretto deflusso dei cittadini e l'arrivo di mezzi di soccorso, l'assenza di un punto di protezione civile e di primo soccorso all'interno dell'area portuale.</p> <p>Richiamano altre osservazioni citando il raggio di 2Km entro i quali sono ricomprese residenze e gran parte della Città di Piombino. Analisi di rischio svolte su nave simile e non su GT. Richiamano avvenimenti di cronaca connessi ad incidenti nel porto.</p> <p>Riportano le aree di sicurezza e le procedure di sicurezza utilizzate per la OLT che sono assai più rigide di quelle previste per il FSRU Piombino. Richiamano l'intervista di Tamburini pubblicata il 10 agosto scorso che fa un'analisi a largo spettro – anche in materia di architettura contrattuale e finanziaria. Si tratta di dati che paiono meritare seri supplementi di verifica. Riteniamo pertanto opportuno sottoporli – assieme alla presente Osservazione – all'attenzione delle Procure della Repubblica di Firenze e di Livorno. Ci domandiamo se anche la Struttura Commissariale abbia provveduto per proprio conto ad effettuare le eventuali opportune verifiche.</p> <p>5. COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE</p> <p>la girandola di esternazioni contraddittorie con cui il Presidente Commissario ha accompagnato la comunicazione istituzionale sul progetto, negando in ogni caso i riscontri attesi alle osservazioni. Ripercorrono e commentano alcune agenzie e dichiarazioni del Commissario: 11.06.2022 (Toscana Notizie), 29.06.2022 (comunicazione al CR).</p> <p>6 - LEGITTIMITÀ DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Richiamano le anomalie che alla luce delle circostanze emerse nella seduta del 1 luglio del Consiglio comunale di Piombino appaiono inficiare in radice la legittimità del procedimento: durata dell'ormeggio, accettazione incarico Gianni quale Commissario, misure di compensazione fino al 2043 (25 anni) indicate, nella norma (dl 50), Il Presidente-Commissario deve promuovere - come già suggerito un'azione normativa speciale di iniziativa della Regione per sottoporre comunque il progetto a Valutazione di Impatto Ambientale, in alternativa deve rimettere il mandato. Il memorandum è solo un lustricino di buone intenzioni.</p>	<p>10</p> <p>11</p> <p>13</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p> <p>24</p>
53	Osservante 34	Prot. 0323672 del 22/08/2022	<p>Richiede l'integrazione al progetto presentato per quanto riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eventuali allerte meteo gialle/arancioni e contestuali messe in sicurezza della FSRU e metaniera previste per evitare collisioni; - motivazione per cui si è scelto di collocarlo a così poca distanza da abitazioni, ospedale e scuole; - quale è il raggio di azione di una eventuale esplosione nei vari scenari (carico/scarico, collisione) - uno studio approfondito dei potenziali rischi dal punto di vista della sicurezza da parte di organi competenti e terzi a Snam FsrU 	<p>9</p> <p>11</p> <p>13</p> <p>16</p>
54	Osservante 35	Prot. 0323681 del 22/08/2022	<p>Non si ravvede lo stato emergenziale che giustifichi il progetto</p> <p>Interferenza con opere di dragaggio per il mantenimento del fondale a -20</p> <p>Condizioni meteo avverse hanno già in passato determinato molti incidenti nel porto di più o meno gravità. Esposizione a quadranti N-E e S-W; il bordo offerto dalle metaniere è molto ampio e quindi le difficoltà di manovra aumentano rispetto anche alle attuali navi (che in tali condizioni hanno difficoltà). Dimensioni ed esposizioni ad eventi estremi mai testati in porto.</p> <p>Impossibilità di applicare misure di security per l'accesso al FSRU in porto. Chiunque può accedere sia su mezzo terra che mare</p>	<p>1</p> <p>10</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			E' impensabile aumentare il livello di sicurezza MarSec a 2 o 3 per tre anni: si bloccherebbe il traffico merci e traghetti.	15 17
55	Osservante 36	Prot. 0323694 del 22/08/2022	Il fatto che si provi a bypassare la VIA per un'opera come quella del rigassificatore di Piombino è estremamente grave. Altre tali impianti, in primis in ossequio alla pubblica incolumità vengono posizionati, in mare aperto dove peraltro potrebbero vedere una collocazione definitiva oltre che appunto sicura. In Grecia, in Bulgaria sono pronti ad inaugurare rigassificatori a ciclo aperto a 20 km dalle coste. Impatti su economia piombinese che sta cercando di diversificare verso l'attrattività turistica: l'impianto non porta lavoro ma lo sottrae. Perdita valore immobili. Chiede una soluzione offshore	5 7 18
56	Osservante 37	Prot. 0323707 del 22/08/2022	1. La società SNAM FSRU Italia S.r.l. è una S.r.l. con un capitale irrisorio di E. 10.000, con Socio Unico SNAM SpA, con un Unico Amministratore. Chiede chiarimenti sugli aspetti societari a garanzia del progetto stesso. 2. Necessario risolvere il conflitto di interessi Commissario-Presidente 3. Ritengo sia necessario conoscere e diffondere le coperture assicurative (RCT, All risks, ecc.), le fidejussioni (importi e copia delle polizze) che la Società SNAM FSRU ha finalizzato a garanzia dell'intero progetto. 4. Necessari chiarimenti ufficiali sulla durata del tempo di ormeggio 5. Mancanza di un bilancio preventivo e/o un budget iniziale del progetto con costi e benefici e risultati economici prevedibili per i tre anni dell'esercizio dell'impianto, per stabilire con precisione il valore dell'operazione, perché la più volte minacciata "sicurezza nazionale" deve essere anche economicamente valutabile. 6. Motivi che hanno spinto alla scelta di un porto rispetto ad altre alternative offshore che sicuramente non hanno tenuto di conto aspetti ambientali e di sicurezza. Incoerenza dati energetici rispetto alla necessità del progetto 7. Chiede perché il Commissario ha proposto il porto di Piombino con tutti i problemi ambientali ed economici che già ha. 8. Superficialità e carenze progettuali. Chiede di respingere il progetto 9. Chiede perché non è stata fatta la VIA se è vero che l'impianto è sicuro 10. Chiede perché il territorio è stato informato a cose fatte. Chiede a Giani che ottenga pareri qualificati da enti terzi. 11. Le compensazioni stanno alla base di in danno. Sulla base di cosa è stato redatto l'elenco delle compensazioni? 12. Tra le compensazioni è necessario includere l'indennizzo ai piombinesi per svalutazione immobili 13. Perché altri gasificatori hanno raggii di interdizione ben superiori? 14. Quali sono le ricadute occupazionali? 15. Ci sono piani di evacuazione in caso di incidente? 16. Quali coperture assicurative ci sono in caso di danni dovuti ad un incidente? 17. Quali presidi sanitari (ospedali) si intende utilizzare in caso di incidente? 18. Quali altri presidi garantiscono le fasi emergenziali in caso di incidente? 19. Quali sono e come saranno risolte le interferenze con le concessioni di operatori che lavorano sulla banchina est della darsena nord? 20. La bretella di collegamento alle nuove aree portuali, in fase di costruzione dal Gagno, con l'arrivo del rigassificatore rimarrà interdetta alla circolazione? 21. Il termine per le osservazioni non consente di prendere visione del progetto completato ed integrato	1 3 4 5 6 7 13 14 16 17 18
57	Rete legalità per il clima e fuori dal fossile	Prot. 0323699 del 22/08/2022	1. Sproporzione tra l'enormità e la complessità delle opere da realizzare rispetto alla esigua durata dell'autorizzazione (soli 3 anni): tutto il progetto è da rivedere. 2. Sfasamento tra l'inizio dei tre anni chiesti dal Commissario e l'inizio secondo SNAM. 3. Con la riduzione a tre anni dell'autorizzazione, SNAM non prevede cosa succederà alle strutture installate e chi dovrà smantellarle (decommissioning) (fa elenco di impianti che necessitano di decommissioning) 4. Mancato impegno di SNAM a individuare nell'ambito del procedimento autorizzativo localizzazioni alternative. E' passato più di un altro mese dalla nota di puntualizzazione di SNAM e data l'urgenza data alla procedura, non si conosce ancora neanche una proposta di localizzazione alternativa e se sarà offshore oltre le 12 miglia come a Livorno e Porto Viro. 5. Blocco per oltre tre anni della banchina finanziata dalla Regione per lo sviluppo di commerci e siderurgia. 6. Rischio incidente rilevante tra metaniere di approvvigionamento e normale intenso traffico merci, passeggeri, pescherecci e turistico 7. Rischi da eventi naturali estremi (trombe d'aria, alluvioni, tempeste) come il 17 c.m. a La Spezia e il 18 c.m. a Carrara 8. Il gasdotto circonda il sito IT5160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, nonché la Riserva Naturale Regionale e Oasi WWF Padule di Orti-Bottagone: Difficile credere che tali lavori di scavo non disturbino in modo irrimediabile la fauna del luogo senza strumenti di attutimento del suono, non previsti per i lavori intorno al parco 9. Idrologia area scavo gasdotto non sufficientemente ispezionata: problema di intercettazione delle falde e loro ripristino? 10. TOC sotto il fiume Cornia e impatto degli scavi orizzontali e ripristino ambientale per flora e fauna. poco approfondimento su eventuali impatti e ripristini. 11. La costruzione di un gasdotto di 8.8 km temporaneo per 3 anni è opera inutile e dannosa. 12. Si chiede il rispetto della Direttiva Europea 2014/52/UE, non si può prescindere dal coinvolgimento del pubblico per le grandi opere. 13. La localizzazione all'interno di un porto inoltre va contro la Direttiva Seveso III e le disposizioni del D.Lgs 105/2015 sugli impianti ad alto rischio di incidente rilevante 14. Mancato rispetto delle distanze di sicurezza (500 metri dalle abitazioni) e divieto di navigazione (3.7 km di raggio) come per gli altri 2 rigassificatori in funzione: Livorno e Porto Viro. 15. La presunta emergenza gas e impegno UE che il nostro Governo ha appena sottoscritto per la riduzione dei consumi del gas del 7%. 16. Carattere antiscientifico della decisione, violazione dei principi ambientali del diritto UE, violazione degli artt. 9 e 41 della Costituzione italiana. Argomenta tale assunto " Com'è noto e accertato dalla migliore scienza disponibile, il gas di origine fossile non è un ponte, ma un muro per la transizione verso l'uscita dall'emergenza climatica....." Dopo una disamina normativa conclude "Pertanto, se si insisterà sulla decisione proposta, si consumerà non solo un illecito civile, nello specifico per violazione degli artt. 2043 e 2050 Cod. civ., ma anche un illecito europeo e costituzionale, giustiziabili nelle sedi competenti.	5 6 7 9 11 15 16 17 21 24
58	Osservante 38	Prot. 0323711 del 22/08/2022	Movimento per la sostenibilità – punti di disaccordo: - illegittimità nomina non effettuata ai sensi dell'art. 11, L. 400/88; - scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto. Inoltre aver escluso il Ministero della Transizione Ecologica dal procedimento di Autorizzazione Unica farà venir meno l'analisi da parte della Commissione Tecnica VIA del Ministero della transizione Ecologica che ha adeguate competenze per seguire procedimenti complessi come quello del caso in oggetto. - ASSENZA di VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE e infondatezza dell'esenzione alla VIA rispetto al diritto europeo.	1 2

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>- INFONDATEZZA DELLA NECESSITÀ DI NUOVE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE: è stato ampiamente dimostrato che l'attuale capacità delle infrastrutture di importazione e di stoccaggio di gas naturale per l'Italia (gasdotti, rigassificatori e stoccaggi sotterranei) siano già di gran lunga sufficienti a soddisfare la domanda annua interna di gas anche prendendo a riferimento l'anno che ha registrato il maggior consumo di gas degli ultimi 10 anni ossia nel 2021.</p> <p>- Errata disposizione di urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale. Tra le argomentazioni utilizzate dal Ministro del MITE per giustificare alla Commissione Europea l'esenzione alla VIA c'è la motivazione basata sull'"urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale" entri in esercizio entro Marzo 2023." Tale data ipotizzata persino dal proponente - e suscettibile di ulteriori ritardi - è già sul finire della stagione invernale per cui non trova fondamento neanche quest'ultima argomentazione del Ministro della Transizione Ecologica che vorrebbe esentare dalla VIA il rigassificatore in oggetto in vista della stagione invernale ma è un dato di fatto che con l'approssimarsi della prossima stagione invernale, anche rispettando il previsto cronoprogramma del proponente, non vedrà ancora compiuta la realizzazione del rigassificatore.</p> <p>- ASSENZA DEL PROCEDIMENTO DI AIA: il procedimento presso il Commissario di cui all'art.5 del 50/2022 non prevede una procedura di VIA ma anche è manchevole di procedimento di AIA.</p> <p>- ASSENZA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.</p> <p>- ERRATA VALUTAZIONE DI "EMERGENZA GAS" IN BASE AL PIANO DI EMERGENZA ITALIANO DEL GAS NATURALE: il 26 febbraio il Ministero della Transizione ecologica ha dichiarato lo stato di "pre-allarme" per le forniture all'Italia. Al momento dell'apertura del procedimento amministrativo ai sensi dell'art.5 del 50/2022, lo stato dell'Italia è quindi di "pre-allarme" e non - come affermato dal proponente - di "emergenza"</p> <p>- MANCANZA CALCOLO DI EMISSIONI FUGGITIVE METANO E INESATTA VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO: nella documentazione del proponente le emissioni fuggitive di gas metano nella fase di esercizio vengono solo accennate nel paragrafo "2.6.2 Valutazione degli Impatti e Identificazione delle Misure di Mitigazione" (REL-AMB-E-00040_r0. Impatto Sanitario) ma non vengono affrontate.</p> <p>- POSSIBILE PERMANENZA IN PORTO OLTRE IL PERIODO DI 3 ANNI: va considerato che il periodo di permanenza dell'unità galleggiante di rigassificazione nel porto di Piombino non è ancora certo, infatti nella Lettera SNAM del 15.7.2022 (nota di puntualizzazione dell'istanza) inviata al Commissario il proponente specifica che l'istanza è per una durata di 25 anni e che il periodo di giacenza dell'unità galleggiante di rigassificazione la necessità di ormeggio in porto per un periodo "non inferiore a 3 anni", il che è evidente che tale periodo temporale non è improrogabile e che ovviamente dipenderà anche da fattori esterni per collocare l'impianto in altra zona ad oggi non meglio specificata.</p> <p>- CARENZE DI ANALISI SU EVENTI DI TORNADO E TZUNAMI</p> <p>CONCLUSIONI Le notevoli e sostanziali osservazioni riscontrate nel presente documento rappresentano motivi fortemente ostativi alla realizzazione dell'unità galleggiante di rigassificazione nel porto di Piombino, insuperabili non solo dal punto di vista tecnico - su cui sono dovute almeno delle integrazioni da parte del proponente - ma soprattutto di carattere procedurale. Per tanto si esprime parere CONTRARIO all'istanza avanzata da società SNAM FSRU Italia, controllata al 100% da SNAM spa e inerente l'autorizzazione per la realizzazione di un terminal di rigassificazione galleggiante nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino).</p>	<p>4</p> <p>5</p> <p>7</p> <p>15</p> <p>20</p>
59	Osservante 39	Prot. 0323718 del 22/08/2022	<p>Le osservazioni del sottoscritto saranno presentate entro i termini di legge quando tutti gli atti di progetto saranno completi ed accessibili al pubblico tenendo conto anche della sospensione dei termini feriali.</p> <p>Se quanto sopra esposto, a tutela dei diritti e degli interessi dell'intera Cittadinanza Italiana, come Legge impone, non sarà rispettato, senza ulteriore preavviso saranno avviate tutte le relative possibili azioni civili e penali nei confronti dei diretti responsabili.</p>	6
60	Osservante 40	Prot. 0323726 del 22/08/2022	<p>La condotta sarà costruita con materiali di recupero e tubi di diverso diametro. Non capisce i motivi della fretta.</p> <p>REL-CIV-E-00023 - pag.20 e 24 la stima dei carichi dovuti alle navi di passaggio, non sono stati considerati i traghetti che escono ed entrano a velocità 7-12 nodi. Pag.21 le soglie operative non sono sicure in quanto vento superiore a 46 km/h comporta rischio ormeggio per queste navi che offrono molto bordo. Configurazione di ormeggio atipica (percorso tubazione): situazione pericolosa in caso di rottura dell'ormeggio infatti è inserita in cassoni di cemento. Configurazione poco agevole per personale addetto all'ormeggio in caso debba lasciare la banchina.</p> <p>REL-PROG-E-0001 bacini di evoluzione e pescaggi in porto al limite per navi di 300 metri. Infatti era previsto ATF nel 2020 che prevedeva di ampliare il bacino di evoluzione per aumentare sicurezza navi di questa stazza in fase di ormeggio alla banchina est. Nessuna traccia nella documentazione.</p> <p>REL-AU-E-00001 pag.19 si parla del small scale ma non vengono poi chiarite le procedura di sicurezza riferite all'attracco di tali imbarcazioni. Per le metaniere non ci sono dati sulle zone di ancoraggio. Pag.45 sulla banchina c'è il PIM che utilizza depositi infiammabili e fiamme libere per le lavorazioni: non si legge niente sulla compatibilità del FSRU con tali lavorazioni.</p> <p>REL-MEC-E-00100 (relazione tecnica Legge 105) l'area di danni viene identificata graficamente ma non viene specificato se tali zone potranno impedire o limitare la navigazione nella zona di ingresso che sarà ristretta di 200 m. lo stesso limite riguarda la banchina nord e la futura banchina ovest. Aree inutilizzate per 3 anni?</p> <p>REL-AMB-E-00013 Analisi di traffico. Mappa di base estratta da Google che non riporta darsena nord. Viene fatta analisi con traffico 2021 che appare sottovalutato per le potenzialità del porto. E' preoccupante l'assunto che il porto subirà impatto se venissero applicate prescrizioni con interdizione della navigazione in certi lassi di tempo. Disquisizione su sindrome Nimby e su correttezza snam, sull'emergenza nazionale che è un pretesto.</p>	<p>9</p> <p>15</p> <p>16</p>
61	Confimpresa	Prot.323749 del 22/08/2022	Ugual osservante 38	<p>1</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>7</p> <p>15</p> <p>20</p>
62	Movimento per la sostenibilità e per la difesa del territorio	Prot. 323740 del 22/08/2022	Ugual osservante 38	<p>1</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>7</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
				15 20
Osservazioni su espropri				
63	Società Cooperativa La Chiusa Pontedoro	Prot. 0327301 del 25/08/2022	<p>L'osservazione attiene al vincolo preordinato all'esproprio principalmente.</p> <p>Arece interessate dal vincolo preordinato all'esproprio</p> <p>Fig. 51 particella 219 e 220 interessano il progetto del Polo (Allegato B)</p> <p>Si tratta di due particelle molto allungate che interessano la viabilità pubblica (Stralcio 4) in fase di realizzazione (perimetro rosso sulla foto aerea). La Convenzione Rep. N. 6646 del 29.06.2020 tra il Comune di Piombino e la scrivente Coop. La Chiusa di Pontedoro prevede infatti che su parte di dette particelle siano realizzati la strada pubblica UMI 11 (con tanto di impianti e sottoservizi) (Allegato C). Inoltre su dette particelle sarà realizzata la futura strada di collegamento del Polo da Est (sulla esistente strada del Quagliodromo). Pertanto le suddette particelle non possono essere espropriate; al più la tubazione del gas potrà attraversarle ad una adeguata profondità (almeno 10 m).</p> <p>Inoltre si allega una planimetria della Darsena Turistica in fase di ultimazione (Allegato A). Si noti: Diga di Sopraflutto (a Nord) già realizzata dalla Cooperativa; Diga di Sottoflutto (a Sud) che sarà realizzata dalla Autorità Portuale; Avamposto con i cerchi di evoluzione, in fase attuale di dragaggio.</p> <p>Il tubo del gas naturale DN 1200 è posto a circa 66 m dalla Diga di Sopraflutto. Distanza che appare assolutamente inadeguata. (Allegato D)</p> <p>Per quanto sopra si chiede che:</p> <p>1 - La tubazione del gas sia posta ad una distanza dalle due Dighe suddette e dall'Avamposto, tale da non interferire con la loro costruzione e manutenzione, almeno 300 m ad Est di esse; inoltre che non sia posto un vincolo che impedisca la manutenzione di cui sopra.</p> <p>1 - La tubazione del gas sia posta ad una profondità dal fondo marino delle due Dighe suddette e dall'Avamposto, tale da non interferire con i lavori di dragaggio periodico; inoltre che non sia posto un vincolo che impedisca il dragaggio di cui sopra.</p> <p>Attuale situazione concessoria</p> <p>Viene ripercorso il quadro delle concessioni in essere tutte antecedenti al FSRU.</p> <p>Si chiede pertanto di conoscere quali provvedimenti verrebbero presi con particolare riferimento alle aree interessate da esproprio e che insistono in particolare sulle suddette particelle anche al fine della prosecuzione dell'attività realizzativa del porto turistico e dell'intero progetto cantieristico/navale, dovendo tenere conto degli interventi costruttivi e investimenti economici già realizzati e quelli futuri per il completamento dell'intero progetto.</p> <p>Ulteriori osservazioni</p> <p>Le osservazioni sotto riportate riguardano essenzialmente la vicinanza della struttura del porto turistico rispetto alla posizione in cui verrà posizionata la nave rigassificatrice. La fascia di attenzione e/o interdizione viene individuata in circa 500 m.</p> <p>Il porto turistico sarà in esercizio per la primavera del 2023 (per quanto riguarda la darsena di Levante) ed accoglierà, stabilmente ormeggiate, circa 400 imbarcazioni di varia metratura di lunghezza. Pertanto, il flusso in entrata/uscita delle imbarcazioni dal porto sarà notevole e non solamente nel periodo estivo, così come quello di coloro che usufruiranno a vario titolo della struttura: proprietari delle imbarcazioni, turisti, lavoratori e più in generale di tutte quelle imprese e attività cantieristiche che ruotano intorno al mondo della nautica.</p> <p>Dal momento che la notizia del posizionamento della nave in porto si è sparsa dai media nazionali e locali, le persone interessate a poter fruire di un posto barca e l'imprenditoria interessata alla cantieristica pongono molte domande ed interrogativi rimanendo peraltro riluttanti a sottoscrivere i relativi contratti di ormeggio, creando così un pesante danno economico e di immagine.</p> <p>In relazione a quanto sopra, alla società, in virtù del raffreddamento di interesse, vengono a mancare quei flussi finanziari che permettono la realizzazione del progetto nel suo complesso (porto turistico con le due darsene, aree dedicate alla cantieristica navale, area pescherecci e area refitting navale) con possibile ulteriore ricaduta negativa occupazionale per la città di Piombino e del suo comprensorio e per la diversificazione economica auspicata da più parti.</p> <p>Dal 2023 inizieranno i lavori per la costruzione della seconda darsena (quella di Ponente) dello stesso porto turistico con raddoppio, a lavori terminati della capacità ricettiva arrivando a complessivi 650 posti barca. Nel caso in cui la fascia di rispetto per la salvaguardia delle aree interessate alla realizzazione dell'opera dovesse essere di una misura tale che il porto turistico ne rientrasse all'interno, si rischierebbe di veder bloccati gli interventi edilizi nel porto turistico ed in corso di realizzazione.</p>	Procedure di esproprio
64	Comune di Piombino	Prot. 0330004 Data 29/08/2022	<p>Formula osservazioni in relazione alle particelle di proprietà comunale soggette a vincolo preordinato all'esproprio (foglio 52 - pp 44 e 45, foglio 16 - pp194)</p> <p>1 - Le aree sono ricadenti all'interno della fascia di pertinenza della SP 40 e quindi di competenza della Provincia di Livorno: ritengono necessario prorogare i tempi per la presentazione delle osservazioni in modo da consentire alla Provincia di Livorno di poter formulare osservazioni.</p> <p>2 - lungo la SP 40 sarà realizzata la ciclovia Tirrenica, il cui progetto di fattibilità tecnica ed economica è già redatto che potrebbe essere pregiudicato dalle prospettate opere. Le due previsioni progettuali devono essere coordinate.</p>	Procedure di esproprio
Osservazioni seconda finestra partecipativa				
65	Comune di Campiglia Maritima	Prot. 0341038 Data 07/09/2022	<p>Trasmette la DCC 55 del 29/07/2022 con allegata mozione dove:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichiaro la propria contrarietà all'ipotesi di collocazione del rigassificatore a Piombino; - Si esprime a favore della realizzazione di un grande progetto basato sulle energie rinnovabili che coinvolga l'intera Val di Cornia. 	Nessuna in particolare
66	Osservante 41	Prot. 0342101 Data 08/09/2022	<p>Esprime perplessità circa i contenuti dell'analisi socio-economica, evidenziando che l'unico dato certo sembra essere quello relativo al numero degli addetti al terminale (34 marittimi). Evidenzia che il terminale OLT impiega 22 addetti, alcuni part-time e non di Livorno.</p> <p>L'analisi è del tutto mancante in relazione ai dati sui posti di lavoro persi dovuti alle limitazioni che verranno poste agli altri settori e attività economiche esistenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • settore itticultura; • settore turismo; • settore navi da crociera; • settore stabilimenti balneari che avranno come skyline il rigassificatore. <p>Chiede integrazioni in relazione a tale seconda questione relativa ai posti di lavoro persi per interferenza con altri settori.</p>	17 18

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
67	Osservante 42	Prot. 0344722 del 19/09/2022	Contesta il fatto che non è stata presa in considerazione la sua precedente (osservazione 18) che chiedeva una finestra temporale di 60 gg e non di 15 per la presentazione delle osservazioni sulle integrazioni. Ritiene che non sia stata data risposta alle sue precedenti osservazioni in relazione a sicurezza, effetto domino, inquinamento e occupazione: nelle integrazioni non è stato detto come si intende preservare i posti di lavoro esistenti in riferimento all'orticoltura e all'allevamento di cozze che andranno persi. Evidenza che nell'analisi socio-economica vengono individuate 1591 ULA che produrrà la nave gasiera ma non vengono indicati i requisiti, per quanto tempo saranno impiegati, le competenze tecniche. Non vengono riportate procedure sui comportamenti da assumere in caso di incidente rilevante, non viene citato l'effetto domino di un possibile incidente né come verranno ricostruite le abitazioni: viene dato per scontato che non succederà niente.	6 13 16 18
68	Osservante 43	Prot. 0323188 del 19/08/2022	Gli esiti degli studi modellistici delle acque di vaporizzazione indicano che gli impatti rimangono confinati in porto e non interessano la costa: 1 - queste indagini e previsioni non le dovrebbe fare Snam 2 - in merito all'ipoclorito di sodio non sono state fornite integrazioni, non basta che siano rispettati i limiti di legge delle concentrazioni ma devono essere considerati i volumi di acqua immessi e la costanza del rilascio, quindi i chilogrammi di ipoclorito costantemente immessi per almeno 3 anni. Oltre ai milioni di metri cubi di acqua più fredda che si diffonde con le correnti. L'ipoclorito agisce su fauna e flora e sulla mitilicoltura, le bocche di presa degli impianti ittici e le spiagge balneari	23
69	Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia	Prot.346293 del 12/09/2022	- L'impianto non tiene adeguatamente conto delle fasce di interdizione, nemmeno 500 metri di contro alle 2 miglia dell'impianto di Livorno, né tiene conto delle disposizioni di cui dell'Allegato 5 sezione F decreto 105 del 2001 che individua in 2 km il livello di attenzione di elementi vulnerabili, quali abitazioni, infrastrutture, attività lavorative. - Non convince l'asserita (quasi sempre) compatibilità con i traffici portuali né le simulazioni proposte di manovre che dovrebbero garantire sicurezza. - In risposta alla Capitaneria di porto, la società rileva che le collisioni tra traghetti saranno scongiurate perché sarà sempre possibile porre rimedio alle eventuali avarie, che le operazioni di scarico di Gas liquido avverranno di notte, che alcune banchine non potranno essere utilizzate o utilizzate a certe condizioni meteo da altre navi perché operazioni al limite o non sicure in presenza del rigassificatore e metaniere, che alcune verifiche di uscita dal porto del FSRU sono state simulate solo con venti fino a 15 nodi. - chiede se l'AdSP ha adempiuto a quanto espresso dal Decreto Ministeriale 9 maggio 2001, articolo 6 richiamato anche nello stesso Piano Preliminare di Sicurezza dalla Società proponente che scrive " sarà compito dell'Autorità di sistema portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale". I dati e gli scenari in argomento potrebbero già essere stati eseguiti da codesta Autorità e allora rivolgi istanza che siano messi a disposizione tramite la pubblicazione degli stessi nel sito della Regione Toscana.	9 11 15 16
70	Osservante 44	Prot. 0346296 Data 12/09/2022	Osserva sulle integrazioni di cui all'annesso 10 presentate ad AdSP Chiede come potranno convivere le attività di PIM e FSRU sulla stessa banchina. Snam dichiara di aver presentato istanza di concessione per 3 anni e 9 mesi ma sul sito RT compare ancora l'istanza a 25 anni. Chiede chiarimenti. Snam non ha presentato la localizzazione futura come invece richiesto da AdSP. Snam non risponde alle richieste di AdSP circa i dettagli sugli scenari interferenziali e ricadute operative commerciali rispetto alle attività portuali. Snam rimanda allo studio socio-economico. Snam rimanda a successivo momento l'analisi del rischio di collisione tra natanti, Snam giudica il rischio remoto ma senza considerare che le mareggiate e i venti forti in porto non sono condizioni rare. Snam indica che le manovre tra nave gasiera e FSRU verranno effettuate in notturna per non ostacolare i traghetti. Rappresenta dubbi sulla sicurezza di tali manovre senza la luce diurna.	5 9 15 17
71	Osservante 45	Prot. 0347315 del 13/09/2022	Osserva in merito alle integrazioni presentate al MITE - USSRI I dati utilizzati da Snam sono vecchi di 15 anni; le analisi dovrebbero essere effettuate da struttura pubblica con dati 2022. I soggetti interessati devono verificare lo stato del SIN prima di sconvolgere lo stesso ed i suoi inquinanti con gli escavatori: non ci si può fidare dei rilievi e delle campagne di Snam che è società privata. Non viene specificato quanto gas effettivamente verrà immesso nella rete e quanto GNL verrà invece venduto sul mercato small scale.	24
72	Osservante 46	Prot. 0347316 del 13/09/2022	Osserva sulle integrazioni richieste da ARPAT e presentate da Snam Per capire quanto cloro effettivamente finirà nelle acque manca il dato di durata dello scarico la cui concentrazione è 0,2 milligrammi per litro. Quanti chili di cloro vengono scaricati a settimana? Non appare credibile l'affermazione di Snam circa il fatto che la caratterizzazione delle TRS sarà fatta in corso d'opera. Non appare corretto procedere all'accantonamento delle terre, alla loro analisi e poi decidere cosa fare con tali terre. Ad avviso dell'osservante prima vanno fatte le analisi e poi decidere se procedere e come con la movimentazione del terreno. Snam qualche analisi con il suo laboratorio privato ha fatto ma i risultati arpat non sono ancora pervenuti. E' necessario il parere favorevole di arpat. Chiede delucidazioni sulle conseguenze delle emissioni fugitive. Chiede delucidazioni sull'impatto acustico in relazione alle metaniere small scale di cui non si dice niente.	19 20 22 24
73	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.348975 del 14/09/2022	<u>Osservazione n. 1 alle controdeduzioni di Snam (osservazioni gruppo n.3 del Comitato Salute Pubblica e La Piazza)</u> 1. Sul quesito di fondo della insufficiente fascia di interdizione di circa 500mt per proteggere persone e elementi vulnerabili, la Società si basa sull'assunto (per noi inaccettabile) che eventuali incidenti e rischi siano legati al malfunzionamento dell'impianto di rigassificazione e comunque minimizzati (FSRU Golar Tundra) e questo porta a dire che gli effetti si ripercuoterebbero solo nella fascia immediatamente vicina alla Nave FSRU; continuiamo ad asserire che eventuali incidenti non ricollegabili al mal funzionamento dell'impianto potrebbero avvenire e andrebbero ad interessare una fascia più ampia interessando certamente i 2 km. I presupposti delle risposte di Snam sono che ogni avaria è sempre governabile e quindi si escludono collisioni. Le simulazioni eseguite sono con venti non forti e non si considera il caso di forzosa uscita dal porto della FSRU con vento superiore a 15 nodi. Per quanto concerne gli atti terroristici si rimanda a successive misure di sicurezza ma non si identificano le conseguenze. L'AdSP non ha risposto ai richiami di Snam per l'individuazione degli scenari incidentali per aree fuori al porto. Il Commissario deve pretendere dette analisi in Cds. L'analisi sui rischi di fatto non è attendibile perché la Società proponente riporta, nel Piano di sicurezza preliminare della Golar Tundra, l'analisi HazOp eseguita nel 2012, dieci anni prima, sulla Nave Golar IGLOO. Alcuni scenari incidentali o metodologie per farvi fronte vengono rimandate dalla Società al Piano di sicurezza definitivo; vista la celere che è stata attribuita a tutto il procedimento si sarebbe dovuto chiedere in tale procedimento il Piano di Sicurezza definitivo. In sintesi ritengono che il progetto: -non rispetti le fasce di sicurezza necessarie a prevenire o contenere danni e incidenti alle persone e agli elementi vulnerabili (decreto 105/2015); -non abbia i requisiti della compatibilità territoriale, che invece la Società asserisce per le motivazioni sopra dette e per le quali comunque rinvia alle analisi della Autorità di sistema portuale (Decreto 8.9.2001); -non sia attendibile ad indicare gli scenari possibili, sui quali dovrebbe basarsi il rilascio o meno del nulla osta di fattibilità da parte del CTR e quale documento fondamentale in supporto del piano di emergenza esterno ad opera del Prefetto, ciò in considerazione che l'analisi sui rischi è stata eseguita su una nave diversa, ovvero la Golar Igloo e su disegni e relazioni tecniche vecchie di dieci anni, inficiando di conseguenza anche le stesse misure di interdizione ipotizzate intorno alla nave (500 mt). -non garantisce la compatibilità del FSRU con i traffici marittimi del porto; -non sia riuscito a dimostrare la non interferenza con altre attività industriali per possibile effetto domino; -rimanda all'AdSP la verifica della compatibilità delle attività produttive esistenti con il rigassificatore, riteniamo comunque che questa non sia garantita anche basandosi sulla stessa documentazione fornita da Snam. 2. La Hazop è riferita ad un'altra nave Golar Igloo e risale al 2012 pertanto inattendibile e da rifiutare. Chiedono che sia compiuta Hazop su Golar Tundra e si annulli il RPS che si basa su documenti vecchi. 3. Per il rischio collisioni Snam rimanda alle integrazioni ossia all'annesso 15 paragrafo 3 punto 3.5 dove SNAM sintetizza e interpreta lo studio commissionato alla Società Ctena di Genova inerente al traffico portuale con la	7 8 9 10 11 15 16 20

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>presenza del rigassificatore (FSRU) concludendo che tutto va bene. Inoltre asserisce che i rischi di security saranno considerati nell'ambito del Piano di Emergenza Interna, il cui sviluppo non è richiesto dal D.Lgs. 105/2015 nella fase di Rapporto di Sicurezza preliminare.</p> <p>Il Comitato contesta i limiti dello studio e le interpretazioni stesse fatte da Snam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le simulazioni hanno dati in ingresso che rappresentano solo parzialmente la realtà, non si considerano venti sopra i 15 nodi. Solo una simulazione di uscita FSRU dal porto ma con venti di 15 nodi. Se dovesse abbandonare il porto in emergenza con venti superiori? Non ci sono simulazioni per il traffico dei traghetti e le previste navi metaniere di piccola taglia che è previsto verranno a rifornirsi di GNL (Gas Naturale Liquido) direttamente alla FSRU - di fatto viene asserita l'incompatibilità con il traffico TPL per l'Elba poiché si indica l'eventualità di utilizzare le ore notturne per l'arrivo e la partenza delle metaniere. Ma se il rifornimento dovesse avvenire obbligatoriamente di giorno quali sarebbero le conseguenze sul TPL? <p>Lo studio Cetena afferma che</p> <ul style="list-style-type: none"> - "la manovra di ingresso nel Porto di Piombino (banchina Nord), considerando l'ingombro della FSRU ormeggiata presso la banchina Est e l'ausilio di due rimorchiatori in assistenza (2x45t), impiegati circa al 50% della loro potenza, risulta svolta al limite degli standard minimi di sicurezza necessari allo svolgimento della manovra, a causa dei limitati spazi di manovra dovuti alla presenza della scarpata e della FSRU, che non permettono agli operatori coinvolti di operare nella modalità ottimale allo svolgimento della manovra." - "la manovra di ingresso nel Porto di Piombino (banchina Nord), considerando l'ingombro della FSRU e della LNG Carrier ormeggiata presso la banchina Est e l'ausilio di tre rimorchiatori in assistenza (1x45t, 1x70t e 1x80t) non risulta svolta in sicurezza a causa dei limitati spazi di manovra dovuti alla presenza della scarpata e delle navi ormeggiate presso la banchina Est, che non permettono agli operatori coinvolti di operare nella modalità ottimale allo svolgimento della manovra" - "la manovra di ingresso nel Porto di Piombino (banchina Ovest nel layout modificato secondo ATF) viene eseguita in sicurezza in condizioni di vento fino a 15kn considerando l'ausilio di quattro rimorchiatori in assistenza (1 x 70t, 1 x 80t e 2 x 45t), impiegati circa al 50% della loro potenza;" <p>La stessa Cetena nello studio ammette che la banchina Nord non potrà più essere utilizzata.</p> <p>Il Comitato afferma quindi che ci saranno danni alle attività economiche che operano su tale banchina. Le manovre delle porta rinfuse, dati gli spazi ristretti per la presenza dell'FSRU e della metaniera, risultano in pericolo. Lo studio Cetena vi è poi una evidente forzatura: sono esclusi incidenti che determinino la collisione con la FSRU a seguito di una avaria ad un traghetto perché non è prevista una avaria a cui non si riesca a porre rimedio.</p> <p>Per quanto attiene il rischio attentati SNAM sostiene di non doverli trattare rimandando ad una fase successiva l'analisi dei rischi. Riteniamo che una parte del documento inerente la prevenzione di attacchi illeciti intenzionali alla FSRU o alla gassiera doveva essere messo a disposizione anche del pubblico. Pongono una serie di domande relative al progetto di security che è stato comunicato alla sola Capitaneria. Chiedono di sapere se questo progetto risponde alle loro domande.</p> <p>4. Chiedono al Commissario di chiedere le revisioni delle disposizioni statali inerenti l'esclusione da VIA. Di nuovo richiama la non validità della Hazop e la necessità di procedere a nuovo RPS. Di nuovo richiama la necessità che AdSP si esprima sull'analisi dei rischi esterni al porto. Le analisi di rischio svolte sono inoltre volte a minimizzare: non si considerano per esempio, possibili evenienze tra loro concatenate, o si ipotizzano solo rotture di tubazioni con fori di piccole dimensioni o rotture parziali di un tubo. Elencano quindi una serie di risposte fornite con integrazioni e controdeduzioni inerenti la sicurezza che non convincono. I raffronti con il terminale di Barcellona non possono essere svolti poiché situazioni diverse.</p> <p>Chiedono l'istruttoria da parte dell'ISS della VIS.</p> <p>5. Di nuovo si lamentano simulazioni svolte con forze di vento troppo cautelative e non veritiere rispetto alla reale situazione.</p> <p>6. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022 Nel Report n.14650: Simulazioni di manovra per il porto di Piombino a pag.12 leggiamo: "In particolare, è stata verificata la fattibilità delle manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche del paraggio, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier,"Riteniamo che limitare la fattibilità delle manovre di ingresso e di uscita dal porto alle sole navi metaniere(LNG Carrier) che servono a ricaricare la rigassificatrice(FSRU) ed a due portarinfuse (Bulk Carrier) sia una scelta che non evidenzia le molte situazioni di pericolo. Nessuna simulazione che considerasse l'interferenza che si potrebbero originare tra il traffico dei traghetti e le previste navi metaniere di piccola taglia che verranno a rifornirsi di GNL</p> <p>7. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022 La maggior parte delle manovre simulate con le navi sono state eseguite in assenza di vento e con vento moderato (15Kn) che genera piccole onde (forza 4 nella scala Beaufort). Riteniamo non evidenziate le situazioni di pericolo a cui le navi andranno incontro manovrando in condizioni meteo più critiche.</p> <p>8. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022 Ribadita osservazione circa metaniere in ingresso e uscita notturna che quindi indirettamente afferma la presenza di rischi se concomitanti a traghetti. Vedi punto 3.</p> <p>9. vedi punto 7.</p> <p>10. aspetti relativi alle simulazioni di manovra in porto. Vedi punto 3</p> <p>11. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022. Vengono riportate le avarie possibili di un traghetto ma sono esclusi incidenti che determinino la collisione con la FSRU a seguito di una avaria ad un traghetto, non è quindi prevista una situazione in cui non si riesca a porvi rimedio.</p> <p>12. L'osservazione prende in esame quanto esplicitato nel documento redatto da CETENA S.p.A per conto dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba e avente per oggetto: Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino – Simulazioni di manovra – Report 11610 emesso in data 15.07.2013. In tale rapporto le simulazioni eseguite da CETENA S.p.A. le manovre si sono svolte quindi sempre con l'assistenza di 3 rimorchiatori, in presenza di vento proveniente dai quadranti meridionali (SE e S), avente intensità variabile tra 15 nodi, 25 nodi e 35 nodi di velocità. Nel Rapporto CETENA per FSRU 35 nodi non è stato considerato. Si ritiene indispensabile che le manovre simulate da CETENA S.p.A. nel Report Prot.0310613 del 05.08.2022 siano verificate anche con vento a 35 kn. Questa come le precedenti osservazioni dimostra che lo studio commissionato a Cetena avendo scelto di limitare al solo vento con forza 15 nodi non possa garantire la piena operatività del porto.</p> <p>13. Vengono ripercorsi incidenti storici in vari porti dovuti a cause molto particolari (rare). Il RPS dovrebbe quindi considerare anche gli eventi rari. Si ricorda che nel settembre 2022 a Piombino si è verificato evento con venti a 75 nodi (tornado). Fa quindi il confronto con le aree di limitazione della OLT</p> <p>Non vengono date risposte chiare circa le difese che saranno assunte in relazione alla possibilità di attacco terroristico.</p> <p>14.inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno-ANNESSO 15 - Allegato 1_72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINAL FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG</p>	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO TERMINI SORGENTE. Elementi che fanno dubitare dell'accuratezza delle analisi svolte da Snam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RPS no su Golar Tundra e quindi non attendibile - confronto rischio di esplosione basato su rapporto pieni e vuoti. Fanno notare che un importante fattore trascurato completamente: la dimensione, la forma e la posizione degli ostacoli sono fattori da prendere in considerazione nel valutare il rapporto di ostruzione che caratterizza e determina un'esplosione. - numerosi refusi ed errori che determinano mancanza di attenzione nell'esposizione di elementi così delicati - La tubazione che alimenta ciascuna delle unità di rigassificazione della Golar Tundra ha un diametro di 8 pollici e non è in alcun modo giustificato che la rottura si limiti ad un foro con diametro pari a 40 mm. Visto l'elevata pressione e visto il diametro pari a 200 mm molto più attendibile ipotizzare la rottura completa della tubazione e non una rottura parziale. Le indicazioni Ministeriali prescrivono di adottare fori pari al 20% del diametro del tubo solo per diametri superiori a 8 pollici e considerare per tubi di diametro minore un foro di fuoriuscita del liquido in pressione pari al diametro del tubo stesso. Arrivano infine a sostenere che anche considerando la rottura pari al 100% del diametro del tubo, quindi 200 mm, si avrebbe ugualmente la stessa portata prima calcolata con l'ipotesi del 20% del diametro quindi 40 mm! <p>Sostengono che la portata non varia rispetto a quanto precedentemente affermato dato l'intervento della valvola FCV, ma visto che la rottura potrebbe avvenire a monte della valvole (in particolare di quella FCV) e data la diminuzione della prevalenza si instaurerebbe la massima portata erogabile! trincerandosi dietro la legge che prescrive di fare una analisi completa dei possibili rischi solo nel Piano di Sicurezza definitivo e demandando ad altri il compito di analizzarli, non mettono in evidenza le molteplici cause che indipendentemente da guasti interni all'impianto possono dare origine ad un incidente rilevante.</p> <p>15. inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - Allegato 1 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINAL FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO TERMINI SORGENTE. Vedi punto 14 sugli scenari di rottura dell'intera sezione delle tubazioni.</p> <p>16. inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - Allegato 1 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINAL FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO TERMINI SORGENTE. SNAM deve presentare al comune competente una valutazione di impatto acustico che dimostri il rispetto del valore limite di pianificazione. DOCUMENTO NON PRESENTE. IL DOCUMENTO DI SNAM È SOLO UN ANALISI DELLA SITUAZIONE DI FONDO ESISTENTE</p>	
74	Osservante 47	Prot. 0348976 Data 14/09/2022	<p>Inerente le simulazioni effettuate dalla società Cetena sulle manovre in sicurezza.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Chiede perché per il terminale OLT sia stata disposta un'area di 3,7 km di diametro dove è vietata sosta, navigazione, pesca ecc. mentre a Piombino non è prevista 2. Cosa accadrebbe se non fossero garantite le condizioni per effettuare le manovre in sicurezza? 3. Dove attraccerebbero le navi in attesa? 4. Quali sono gli scenari conseguenti a collisioni di navi in porto in presenza della GT? 5. Quali sono gli scenari in caso di attacco terroristico? 6. E in caso di fulmini che colpiscono la GT? <p>Viene richiesto il rispetto della Seveso III e della normativa sulla VIA</p>	<p>9</p> <p>10</p> <p>15</p> <p>16</p>
75	Osservante 48	Prot. 0350845 del 15/09/2022	<p>Letta l'osservazione ASL sulla VIS non trovano lo studio sulla VIS del MITE che di prassi viene rilasciato.</p> <p>In una nota al Commissario il Mite (Martuzzi) chiedeva chi avesse ricevuto tale incarico. Ad oggi non risulta risposta a Martuzzi da parte del Commissario.</p> <p>Chiedono dunque chi effettuerà l'analisi VIS.</p>	2
76	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.354527 del 19/09/2022	<p>Studio Cetena.</p> <p>Le simulazioni di manovra che, in base alle date riportate sui fogli presenza allegati alla relazione Cetena, sono state effettuate nei mesi di maggio e giugno 2022 potevano essere allegare alla istanza in modo da permettere una migliore valutazione. Alcune sono simulate sulla base dello stato attuale delle banchine mentre altre lo sono con il completamento della banchina ovest come da ATF 2020. ritengo che l'ormeggio alla banchina nord costituisca sempre un pericolo sia con la sola FSRU ormeggiata che con la metaniera affiancata. Resta valida l'osservazione secondo la quale l'ATF 2020 prevedeva un bacino di evoluzione di 520 metri mentre al momento risulta essere 450.</p> <p>Osserva che il fatto che l'area appartenga ad una zona classificata area industriale/artigianale non significa di per sé che l'impianto sia compatibile (in termini di sicurezza), in quanto ritiene dipenda dalle lavorazioni effettuate nelle aree contigue. Ricorda un recente incidente avvenuto in porto.</p> <p>Fa presente che le aree circostanti, ancora incomplete, rischiano di avere limitazioni nei traffici qualora si intenda ricevere navi con carichi non compatibili alla presenza di un impianto FSRU</p> <p>Chiede informazioni riguardo alle operazioni di ormeggio/disormeggio e alle manovre di emergenza.</p> <p>Simulazioni di avaria</p> <p>Osserva che le simulazioni di avaria fanno riferimento ad un traghetto della lunghezza di 120 metri e larghezza 18 metri, non tengono conto che l'equipaggio una volta lasciata la banchina lascia il posto di ormeggio e l'avarità può accadere a ridosso della zona dove insiste l'impianto.</p> <p>Ritiene che per i traghetti che trasportano infiammabili quali benzina e gpl sia necessario determinare le varie tipologie di danno derivato da collisione alle varie velocità</p> <p>Non è stato tenuto conto delle manovre dei traghetti di lunghezza superiore ai 200 metri che ormeggiano alla banchina Pecoraro ed evolvono di fronte alla banchina Est a circa 100 metri dall'impianto, o delle navi da crociera.</p> <p>Nelle simulazioni non sono mai state previste le uscite di emergenza in presenza di altre navi, operazione che in spazi ridotti come nel porto di Piombino deve essere verificata con la massima attenzione.</p> <p>Varie considerazioni</p> <p>Chiede se la zona di mare prospiciente l'ex centrale Enel sino alle zone di allibio ed ancoraggio faccia parte del futuro riposizionamento offshore della FSRU.</p> <p>Chiede quali siano le misure a protezione dell'FSRU che verranno messe in atto in occasione di fenomeni meteorologici intensi (simili a tornado) per proteggere l'impianto da possibili detriti anche di medie e grandi dimensioni trasportate dai venti.</p> <p>Chiede se siano previste ispezioni in fase di pre-ormeggio delle navi metaniere ed in caso positivo, quale e dove sarà la zona di attesa / ancoraggio ?</p> <p>Chiede se la FSRU sarà sottoposta a visite di classe quinquennali e soste in bacino di carenaggio oppure alle visite intermedie biennali.</p> <p>Ritiene che l'attività della nave FSRU quale deposito galleggiante di gnl per poter rifornire bettoline o altre navi più piccole, ritengo che questo aspetto debba essere oggetto di autorizzazione separata, in quanto non legata all'emergenza gas;</p> <p>ritiene che l'autorizzazione dell'FSRU debba avere delle condizioni di validità strettamente connesse all'emergenza che ne hanno richiesto l'emissione.</p>	<p>9</p> <p>15</p> <p>16</p>
77	Piombino Logistics S.p.A	Prot. 0352682 Data 16/09/2022	<p>1. Garanzia operazioni portuali JSW</p> <p>La Banchina Nord è la più profonda della zona, con un draft di - 18mt. Viene utilizzata per il carico e lo scarico di semiprodotto/prodotti finiti di JSW. Generalmente infatti la Società effettua ordini di acquisto di semiprodotto in lotti di 25/35.000 tonnellate con caratteristiche delle navi quali il pescaggio di 14 metri con carico e lunghezza 180-190 metri. La Banchina Nord viene dunque attualmente utilizzata per alleggerire ogni nave di semiprodotto proveniente dall'India tanto quanto basta per consentirle di raggiungere il pescaggio sufficiente per poter essere spostata alla banchina in concessione PL.</p> <p>Il porto di Piombino presenta 4 banchine rilevanti sotto il profilo che ci occupa, ma la Banchina Nord è l'unica che – per profondità e condizioni – può essere utilizzata per la prima fase delle attività di scarico dalle navi Handymax, ovvero un suo alleggerimento. Viene quindi fatta una disamina delle varie banchine.</p>	17

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>La presenza a Piombino della nave rigassificatore potrebbe limitare o completamente inibire l'utilizzo della Banchina Nord.</p> <p>Nel caso in cui non venisse garantita l'attuale continuità delle operazioni portuali e si assistesse a riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati, JSW subirebbe dunque un grave danno (con evidenti ripercussioni produttive e occupazionali). Detto danno è tanto più grave se si considera che JSW è l'unico produttore di rotaie in Italia, che JSW è fornitore di RFI, che i fondi della Missione 3 del PNRR sono orientati all'implementazione del sistema ferroviario e che dunque JSW, con la sua attività, contribuisce al perseguimento di un importante interesse pubblico.</p> <p>Viene quindi richiesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la garanzia della continuità delle operazioni portuali di carico e scarico di semiprodotto/prodotti finiti di JSW in Banchina Nord come avviene attualmente, senza riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati; - nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo status quo delle attività portuali che si proceda alla messa in pristino del pontile "Lucchini" (le cd Piazze 3 e 4, salvo altro), oppure che vengano corrisposte alla Società, a titolo compensativo del grave pregiudizio che verrà a subire, le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino della banchina in concessione; - in ogni caso, che la società possa beneficiare di una riduzione sul prezzo del gas, anche a titolo compensativo. <p>2. Garanzia traffici su gomma strada interna JSW e Piombino Logistics</p> <p>Viene richiesta la garanzia della continuità di utilizzo, a immutate condizioni, da parte di JSW, PL e di tutti gli altri della strada interna allo stabilimento di Piombino, della Portineria di Ischia di Crociano, nonché del suo piazzale di ingresso antistante, di collegamento con la provinciale SP40 della "Base Geodetica", senza che, né la Portineria, l'infrastruttura, né il traffico su gomma e conseguentemente anche quello ferroviario interno, possano essere danneggiati dal traffico aggiuntivo risultante dalla presenza delle aree di cantiere legate all'impianto di rigassificazione e/o dal suo esercizio, e della distribuzione del gas metano, per quanto interferente con il sito industriale, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito.</p> <p>Richiede in sintesi</p> <ul style="list-style-type: none"> - che si intervenga sul sistema infrastrutturale viario come sopra dettagliato, in modo da renderlo idoneo ai traffici che andrà a sostenere, in aggravio a quelle già presenti, effettuando gli interventi necessari sulla sede stradale, sulla segnaletica verticale e orizzontale, sull'illuminazione degli svincoli più critici e quant'altro possa ravvisarsi come necessario, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito. 	
78	JSW Steel Italy Piombino S.p.A	Prot. 0352682 del 16/09/2022	Uguale alla precedente.	17
79	Associazione di volontariato Idra	Prot. 0352685 del 16/09/2022	<p>1. ANALISI DEI PRESUPPOSTI</p> <p>Chiedono che siano fornite controdeduzioni da parte del Commissario integrative a quelle presentate da Snam.</p> <p>In relazione all'esenzione dalla VIA richiama l'Art.117 della Carta Costituzionale che ritengono prevalente. Il Commissario deve promuovere un'azione normativa speciale di iniziativa della Regione per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale il progetto. Attendono risposte dal Commissario.</p> <p>2. ANOMALIE PROCEDURALI</p> <p>Lamentano varie carenze del processo partecipativo sia in ordine ai tempi che ai modi che incidono sulla democraticità del processo stesso.</p> <p>In relazione al rischio incidenti rilevanti indicano che non appare essere stato attivato il procedimento previsto dal Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose. Il Proponente ha già risposto che non è di sua competenza pertanto lo chiedono al Commissario.</p> <p>3 CRITICITÀ: AMBIENTE E ECONOMIA</p> <p>Segnala che il tema del raffreddamento delle acque all'interno di una baia chiusa non sembra essere stato adeguatamente affrontato. E necessario identificare infatti un modello di circolazione e diffusione dello scarico freddo di acqua che permetta di prevedere in quanto tempo e a che distanza vengono smaltiti i volumi d'acqua da immettere a temperatura inferiore a quella d'origine, perché possano essere calcolati gli impatti cumulativi dell'immissione di acqua via via più fredda nel piccolo bacino su cui si esercita l'azione industria le in programma.</p> <p>Inoltre si segnala come nel ciclo aperto, rendendosi necessario l'utilizzo costante de l'ipoclorito di sodio ai fini del processo industriale, ancorché si possa provvedere ad abbattere in parte la concentrazione del cloro nelle acque resituite all'ambiente marino così da farle rientrare nei limiti di legge alla stregua di acque di acquedotto, il risultato del processo, per l'ambiente marino, è un'immissione continuata di acqua sterile, ossidata, morta.</p> <p>Raffreddamento e clorazione non sono compatibili con le esigenze di un ecosistema sano; si dovrebbe applicare il principio di precauzione.</p>	6 7 22
80	Osservante 49	Prot.0352686 del 16/09/2022	Fuori dai termini	
81	PIM	Prot.0352683 del 16/09/2022	Fuori dai termini	
82	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 354527 del 19/09/2022	Fuori dai termini	
83	Italia Nostra Arcipelago Toscano	Prot.0356755 del 20/09/2022	Fuori dai termini	
84	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.386400 del 11/10/2021	Fuori dai termini	
85	Fratelli Neri S.p.a	Prot. 0381782 del 07/10/2022	Fuori dai termini	
86	Il Comitato Salute Pubblica Piombino val di Cornia La Piazza Val di Cornia Il Gazebo 8 giugno contro il rigassificatore Il Comitato Liberi	Prot. 0386400 del 11.10.2022	Fuori dai termini	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
	Insieme per la salute			

ALLEGATO B



Al Commissario straordinario di
Governo per la realizzazione del
rigassificatore di Piombino

OGGETTO: Esiti della seduta del 17/10/2022 della Conferenza interna per la definizione della posizione unica regionale ex art. 26 ter della L.R. 40/2009 nel procedimento relativo all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Il sottoscritto Edo Bernini Direttore della Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana, ai sensi dell'articolo 26 bis della l.r. 23 luglio 2009, n. 40 (Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022), è stato individuato quale rappresentante unico regionale (R.U.R.) con riferimento alla Conferenza dei Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art.14 ter della legge n.241/1990, convocata relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Ai fini della definizione della posizione unica regionale ex art. 26 ter della L.R. 40/2009, in data 17.10.2022 si è svolta, in modalità simultanea, la terza ed ultima riunione della conferenza, alla quale hanno partecipato i Settori regionali competenti al rilascio di titoli autorizzativi da ricomprendere nell'autorizzazione unica ex art. 5 del d.l. 50/2022 nonché i Soggetti Competenti in materia ambientale (SCA) ai fini di una analisi dei principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio finalizzata all'individuazione di eventuali misure di mitigazione nonché dell'esame delle osservazioni del pubblico e relative controdeduzioni formulate dal Proponente.

Nel corso della riunione del 17/10/2022 sono stati affrontati i seguenti argomenti:

1. analisi dei principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio anche finalizzata all'individuazione di eventuali misure di mitigazione;
2. esame delle osservazioni del pubblico e relativo documento contenente le controdeduzioni;
3. acquisizione da parte del Settore Tutela della Natura e del mare degli esiti della VINCA (art. 5 DPR 357/97);
4. acquisizione del parere, dell'autorizzazione e concessione di competenza del Settore Genio Civile Valdarno Inferiore.

La Conferenza interna, in esito all'istruttoria svolta, ha concluso i propri lavori esprimendo posizione favorevole per il rilascio dell'autorizzazione in oggetto con la proposta di condizioni ambientali e raccomandazioni/suggerimenti definite in esito all'analisi degli effetti ambientali nel medesimo verbale riportata.

In esito all'esame delle osservazioni del pubblico e relative controdeduzioni i componenti della Conferenza interna hanno provveduto a redigere le controdeduzioni di competenza dando mandato al RUR per la trasmissione al Commissario del documento di controdeduzioni alle osservazioni nella



forma in allegato alla presente (all A e relativi allegati A1-A2-A3-A4-A5) e che si trasmette quindi per eventuale integrazione da parte degli altri soggetti componenti la Conferenza dei Servizi.

Sulla base di quanto sopra per la conclusione dei lavori della Conferenza dei Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art.14 ter della legge n.241/1990, convocata dal Commissario per il rilascio dell'Autorizzazione ex art. 5 del Dl 50/2022 per l'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia il Sottoscritto RUR:

a) Informa degli esiti della VINCA che è positiva con le prescrizioni riportate nella nota del Settore Tutela della Natura e del Mare del 17/10/2022 - prot. 0394758 - (all. B) al presente parere;

b) Esprime parere favorevole in ordine alle indagini geologiche di supporto alla variante urbanistica;

c) Esprime parere favorevole per il rilascio di:

- Autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D. Lgs. 152/06 con le prescrizioni contenute nella proposta di atto allegata al presente parere (all C);
- Autorizzazione idraulica L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018 e Concessione per l'utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R con le prescrizioni contenute nella proposta di atto allegata al presente parere (all D).

ed esprime in conclusione **posizione favorevole al rilascio dell'autorizzazione in oggetto con proposta delle seguenti condizioni ambientali e raccomandazioni/suggerimenti unitamente alle prescrizioni di cui ai sopra citati allegati B) C) e D)**

Componenti	Condizioni ambientali
ATMOSFERA	<i>(fase di esercizio)</i> Le caratteristiche emissive delle sorgenti corrispondenti ai due motori da 24 Mwth dell'na FSRU andranno verificate in fase di "marcia controllata" (nel periodo compreso tra la messa in esercizio e la messa a regime dell'impianto, ai sensi del D.Lgs. 152/2006, art. 269, co. 6) insieme ai valori di emissione ai camini (in particolare per NOx, per i quali è prevista una concentrazione limite di 300 mg/Nm ³); ove si discostassero significativamente da quanto previsto andranno attuate le conseguenti opportune correzioni impiantistiche e/o gestionali, e lo studio di impatto sulla qualità dell'aria andrà revisionato.
ACQUE MARINE	<i>(fase di esercizio)</i> I risultati delle misure in continuo del tenore di cloro e della temperatura delle acque di raffreddamento della nave andranno registrati in modo non alterabile e con modalità tali da renderli rapidamente disponibili alle autorità di controllo; lo stesso varrà per le procedure di taratura e la registrazione degli interventi di taratura e manutenzione della sonda Il <u>piano di monitoraggio delle acque marino costiere</u> dovrà comprendere tutte le matrici e tutti i parametri previsti dalla normativa vigente (D.Lgs. 152/2006, DM 260/2010, D.Lgs. 172/2015), con particolare riguardo alle biocenosi bentoniche ed agli elementi chimici a sostegno. Andranno aumentati i punti di campionamento in prossimità dell'imboccatura del porto. Andrà chiarito quali organismi si intendano monitorare (molluschi e/o pesci), gli eventuali punti di stabulazione dei mitili in loco (mussel-watch) e/o, nel caso dei pesci, le modalità di cattura degli stessi e le relative coordinate di cattura. Andrà monitorata la matrice sedimenti <u>pre e post-operam</u> , da effettuare con cadenza annuale, in prossimità del rigassificatore, all'imboccatura del porto, lungo la condotta sottomarina e fuori dal porto secondo la modellistica diffusionale degli inquinanti, con particolare attenzione alle sostanze cloroderivate, a metalli e metalloidi, IPA, idrocarburi, pesticidi organoclorurati, policlorobifenile, diossine-furani e composti diossina simili. Andranno anche monitorate le comunità bentoniche <u>pre e post operam</u> , e posta particolare attenzione in tutte le <u>fasi di realizzazione</u> dell'opera in ordine agli spostamenti di eventuali mezzi nautici e alla produzione di



Componenti	Condizioni ambientali
	<p>rumore sottomarino.</p> <p>Il <u>piano di monitoraggio delle acque marino costiere</u> dovrà essere integrato con le analisi dell'elemento di qualità ambientale (EQB) "Angiosperme" nella matrice acqua in fase pre e post-operam al fine di valutare eventuali impatti del rigassificatore sullo stato di salute della prateria di Posidonia antistante il porto.</p> <p><i>(fase di esercizio)</i></p> <p>Nel caso in cui dovessero verificarsi anomalie imputabili all'esercizio dell'opera rispetto ai parametri oggetto di monitoraggio il proponente dovrà adoperarsi per la loro pronta risoluzione mediante:</p> <ul style="list-style-type: none">• comunicazione agli Enti di controllo dei dati e delle valutazioni effettuate;• attivazione di misure correttive per la mitigazione degli impatti ambientali imprevisi o di entità superiore a quella attesa;• programmazione di ulteriori rilievi/analisi/elaborazioni. <p>Nel caso in cui le anomalie dovessero persistere il proponente dovrà sospendere l'esercizio dell'impianto e attivarsi per individuare ulteriori misure correttive da sottoporre all'attenzione degli Enti di controllo.</p> <p><u>In fase di esercizio</u>, lo scarico dei reflui (acque di condensa e acque meteoriche dilavanti contaminate, AMDC) prodotti dall'impianto di correzione dell'indice di Wobbe andrà caratterizzato con riferimento ai principali parametri di cui al D.Lgs.152/2006, parte III, allegato 5, tabella 3, tra i quali E.Coli.</p> <p>Il punto di scarico dei reflui di cui sopra andrà inserito come punto di monitoraggio ambientale nel relativo piano.</p> <p>Il <u>piano di monitoraggio delle acque marino costiere</u> dovrà essere integrato, per il punto di campionamento più prossimo alla tubazione di prelievo di acqua dell'allevamento di Agroittica Toscana (AMC-03), con il monitoraggio in continuo del cloro libero e della temperatura.</p>
AGENTI FISICI	<p>Durante la <u>fase di cantiere relativa alle opere connesse</u> andrà presentata, in concomitanza con la presentazione del progetto esecutivo dell'opera, apposita richiesta al Comune di Piombino per l'autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ai sensi della normativa regionale vigente (DPGR 2/R/2014) e del Regolamento Comunale. La richiesta andrà corredata da una relazione con nuove e specifiche valutazioni di dettaglio dell'impatto acustico per le fasi di cantiere più rumorose, da cui si possa desumere il rispetto dei limiti della deroga in prossimità dei recettori. La relazione dovrà inoltre contenere ai sensi dell'allegato 4 al DPGR 2/R/2014:</p> <ul style="list-style-type: none">• l'indicazione della durata, dei periodi e delle fasi di cantiere in cui si prevede il superamento dei limiti di legge;• l'attestazione della conformità dei macchinari utilizzati rispetto ai requisiti in materia di emissione acustica ambientale stabiliti dal D.Lgs. 262/2002 (Attuazione della direttiva 2000/14/CE concernente l'emissione acustica ambientale delle macchine ed attrezzature destinate a funzionare all'aperto), con l'indicazione dei livelli di emissione sonora prodotti;• l'elenco degli accorgimenti tecnici e procedurali da adottare per contenere il disagio della popolazione esposta al rumore con la descrizione delle modalità di realizzazione con particolare riferimento alle disposizioni riguardanti l'organizzazione del lavoro, la disposizione delle aree di cantiere, l'utilizzo di macchinari ed impianti di minima rumorosità e l'analisi dei comportamenti delle maestranze per evitare rumori inutili;• il richiamo alle campagne di verifica strumentale del rumore contenute nel PMA indicando la programmazione di verifiche strumentali puntuali sui ricettori più vicini al fine di identificare eventuali criticità residue e di conseguenza individuare ulteriori tecniche di mitigazione più idonee.
ASPETTI SOCIO-ECONOMICI	<p><i>(fase di esercizio)</i></p> <p>Nel caso si dovessero verificare limitazioni, anche temporanee, al transito dei pescherecci (entrata/uscita dal porto) o all'uso di strumenti di pesca professionale fissi/mobili o trainati, il proponente dovrà attivare un fondo per la compensazione di eventuali perdite economiche da parte dei pescatori connaturate con le limitazioni eventuali che venissero determinate. Il valore del fondo e relative modalità di gestione ed erogazione dovranno essere definite di concerto con il Settore "Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i Gruppi di Azione Locale della Pesca (FLAGS)", sulla base di parametri già utilizzati per analoghe situazioni di interruzione delle attività o da maggiori costi.</p>
SALUTE PUBBLICA	<p>Il <u>sistema di monitoraggio ambientale</u> dovrà essere concordato anche con Asl.</p>



Componenti	Raccomandazioni/Suggerimenti
SUOLO	Qualora, in esito alle verifiche in corso, il superamento per il parametro Arsenico (AS) non fosse riconducibile ai valori di fondo, si ricordano gli obblighi di legge di cui al D.Lgs.152/06 nel caso in cui sia necessario procedere con le fasi della bonifica.
PAESAGGIO	In fase di <u>approfondimento progettuale</u> , si raccomanda di individuare una soluzione per i nuovi manufatti che risulti congrua allo specifico ambito, attraverso l'uso di materiali, forma e colore che meglio si adattino al contesto; si suggerisce, ad esempio, di spezzare le uniformità di pannellature di tamponamento estese, l'impiego di materiali non riflettenti e riferite all'architettura del luogo, l'utilizzo di finiture superficiali che evitino le uniformità e che richiamino le tonalità della terra. Anche per la prevista fascia vegetazionale, si invita a evitare, ad esempio, allineamenti uniformi che enfatizzino il perimetro, prevedendo opere collaterali a carattere naturalistico che contribuiscano ad un miglioramento e sostenibilità delle opere.

Il RUR
Direttore Area Ambiente e Energia
Dott. Edo Bernini

Documento di controdeduzioni alle osservazioni

pervenute sul Progetto “FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti”

presentato da SNAM FSRU Italia

(posizione regionale del 17.10.2022)

1. Inquadramento normativo e procedurale

1.1 La normativa e gli atti di riferimento

1.2 L'istanza presentata dal Snam FSRU Italia e le successive integrazioni e ottimizzazioni progettuali

1.3 La partecipazione al procedimento finalizzato all'autorizzazione

1.4 Le osservazioni pervenute

1.5 Le controdeduzioni richieste dal Commissario

2. Analisi delle osservazioni

2.1 Classificazione delle osservazioni

2.2 Analisi generale di tipo statistico

3. Controdeduzioni alle osservazioni

3.1 Controdeduzioni – elementi di sintesi

1. Inquadramento normativo e procedurale

1.1 La normativa e gli atti di riferimento

Il DL 50/2022 “*Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi Ucraina*” all’art.5 contiene le disposizioni per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione; le opere finalizzate all’incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti. Per la realizzazione di tali opere l’art.5 del DL 50/2022 dispone, tra le altre cose:

- la nomina di un Commissario di Governo per il rilascio dell’autorizzazione alla costruzione e all’esercizio dell’opera nell’ambito di un procedimento unico da concludersi entro 120 gg dalla presentazione dell’istanza;
- l’esenzione dal procedimento di VIA di cui all’articolo 6, comma 11, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 previa comunicazione alla Commissione Europea;
- la necessità da parte delle amministrazioni a qualunque titolo interessate nelle procedure autorizzative di attribuire ad esse priorità e urgenza negli adempimenti e nelle valutazioni di propria competenza, anche ai fini del rispetto del termine di 120 gg;
- che l’autorizzazione ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché di approvazione della variante al piano regolatore portuale, ove necessaria, e che la variante urbanistica comporta l’assoggettamento dell’area a vincolo preordinato all’esproprio;
- la presentazione dell’istanza da parte dei soggetti interessati entro 30 gg dalla nomina del Commissario Governativo.

Il Presidente pro tempore della Regione Toscana Eugenio Giani, con DPCM 8 giugno 2022, è stato nominato Commissario straordinario di Governo (di seguito Commissario) per la realizzazione delle opere e delle infrastrutture finalizzate all’incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione nella Regione Toscana. Il Commissario si avvale dell’amministrazione regionale e degli organi periferici delle amministrazioni centrali e territoriali competenti.

Nella sua prima Ordinanza (n.86 del 28.06.2022) il Commissario ha costituito l’ufficio di avvalimento, individuando le prime strutture interessate appartenenti all’amministrazione regionale ed ad organi periferici delle amministrazioni centrali nonché territoriali. Tale ordinanza è stata successivamente integrata con Ord.103 del 27.07.2022, Ord.112 del 24.08.2022, Ord.113 del 01.09.2022 e Ord. 134 del 29.09.2022.

Le strutture a supporto del Commissario risultano pertanto le seguenti:

1. organi periferici delle amministrazioni centrali:

- Avvocatura distrettuale di Stato di Firenze, mediante suo delegato;
- Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, mediante individuazione della struttura competente;
- VVFF – direzione regionale Toscana, mediante individuazione della struttura competente;
- Comitato Tecnico Regionale per la prevenzione incendi, attesa la specifica competenza tecnica di tale struttura, sentita anche la Direzione regionale dei VVFF già componente del medesimo ufficio;
- ufficio competente in materia di espropri costituito presso il Ministero della Transizione Ecologica (MITE) per il procedimento di esproprio ai sensi dell’art.5 del D.L. 50/22;
- Direzione generale valutazione ambientale – Divisione V;
- Direzione generale infrastruttura e sicurezza – Divisione IV;
- Direzione generale risanamento ambientale;

2. amministrazioni regionale e territoriali:

2.1. REGIONE TOSCANA

- Direzione Generale della Giunta regionale:
Settore Contratti

Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi

Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo della regione;

- Direzione Competitività della Toscana e autorità di gestione:

- Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici:

Settore Attività legislativa e giuridica

- Direzione Ambiente ed energia:

Settore VIA-VAS;

Settore Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamento Atmosferico;

Settore Bonifiche e "Siti Orfani" PNRR

Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali

Settore Tutela della Natura e del Mare;

- Direzione Mobilità, infrastrutture e TPL:

Settore Logistica e cave

- Direzione Agricoltura e sviluppo rurale:

Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (flags).

2.2. ARPAT

2.3. I.R.P.E.T. (Istituto Regionale Programmazione Economica della Toscana).

1.2 L'istanza presentata dal Snam FSRU Italia e le successive integrazioni e ottimizzazioni progettuali

La Società SNAM FSRU Italia s.r.l. (di seguito Proponente) il 29.06.2022 ha presentato al Commissario istanza per l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022 dell'opera denominata "FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti" presentando la correlata documentazione tecnica e progettuale.

L'elenco degli elaborati presentati da Snam con l'istanza del 29.06.2022 è riportato in Allegato A1 (Allegato A1 – Documentazione progettuale iniziale).

Il Commissario con Ordinanza 97 del 20.07.2022 ha dato avvio al procedimento unico ai sensi dell'articolo 7 della legge 241/90, da concludersi entro 120 giorni dalla data di ricezione della istanza, per il rilascio della autorizzazione di cui all'articolo 5 del D.L. 50/2022 per la localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino per tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave; ha altresì dato mandato al Direttore della Direzione Ambiente ed Energia di procedere all'indizione della conferenza dei servizi al fine di acquisire pareri, nullaosta, intese, concessioni e ogni altro atto necessario per il rilascio dell'autorizzazione unica sopra richiamata.

Il 30.08.2022 il Proponente, a seguito delle richieste di integrazioni formulate dai soggetti invitati alla Conferenza dei Servizi indetta ai sensi della L. 241/90, ha provveduto all'invio al Commissario della documentazione integrativa articolata nei documenti riportati in Allegato A2 (Allegato A2 – Integrazioni Proponente 30.08.2022).

Il 04.10.2022, 07.10.2022, 12.10.2022 e 17.10.2022 Snam ha fornito ulteriori chiarimenti nonché ottimizzazioni progettuali in risposta alle ulteriori richieste dei soggetti invitati in CdS riportati in Allegato A3 (Allegato A3 – Chiarimenti ed ottimizzazioni progettuali).

Tutta la documentazione progettuale, gli elaborati grafici e valutativi sono stati pubblicati nella pagina web del Commissario nella sezione "Istanza e documentazione progettuale" e resi consultabili liberamente da tutti i soggetti compreso il pubblico.

Ad eccezione di quanto sopra non è stato pubblicato, su richiesta motivata dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno settentrionale (nota prot. 0333629 del 31/08/2022) e dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino (nota prot. 0334007 del 01/09/2022), il documento predisposto dal Proponente, in risposta alle richieste di integrazioni formulate dai soggetti di cui sopra, denominato "Linee Guida del Progetto di Security" in considerazione del fatto che tale elaborato è composto integralmente da elementi che sono oggetto e contenuto della Valutazione di sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.A. - Port Facility Security Assessment) e del successivo Piano di sicurezza dell'impianto portuale (P.F.S.P. - Port Facility Security Plan) e che il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali –

approvato nell'ultima sua versione con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili n. 59 in data 17.03.2022 – nella Parte III (Impianti portuali) prevede la protezione dell'accesso o divulgazione non autorizzati tanto per i contenuti del P.F.S.A. (Par. 4.3.5) quanto per quelli del P.F.S.P. (Par. 5.6.1). In senso generale anche il D.Lgs. n. 203/2007 all'art. 13 prevede che *“le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza del porto sono da considerarsi informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza e pertanto ne è vietata la divulgazione a chi non ha necessità di conoscere”*.

In ultimo, in relazione alla normativa sulla protezione dei dati personali, il Proponente, con nota prot. 0291673 del 21/07/2022 ha comunicato al Commissario *“per quanto di competenza, il proprio nulla osta alla pubblicazione dell'istanza presentata per l'Emergenza Gas - Incremento della capacità di rigassificazione: FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti per il rilascio dell'autorizzazione unica ex art. 5 del c.d. “Decreto aiuti” e dei relativi allegati.”*

1.3 La partecipazione al procedimento finalizzato all'autorizzazione

Nell'ambito dell'Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata “FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti” in Comune di Piombino il Commissario, ai sensi dell'Ordinanza n. 97 del 20 luglio 2022 ha disposto:

“4. di assicurare la partecipazione allo svolgimento del procedimento mediante:

- l'invito in conferenza dei servizi anche dei soggetti competenti in materia ambientale;

- mettendo a disposizione del pubblico, fatte salve le esigenze di riservatezza, lo studio ambientale (SIA) e il progetto sul sito web del Commissario, unitamente a specifico avviso al pubblico che dettagli le modalità di partecipazione;”.

Ai fini della trasparenza e della partecipazione pubblica al procedimento, è stata creata apposita pagina web sul sito della Regione (<https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>) con la pubblicazione di tutti gli atti relativi a:

- norme e atti statali;
- ordinanze e note del Commissario;
- istanza Snam e documentazione progettuale;
- partecipazione - osservazioni del pubblico;
- conferenza dei servizi - pareri e contributi.

In particolare nella sezione *“partecipazione - osservazioni del pubblico”* sono stati pubblicati gli avvisi al pubblico per l'invio di osservazioni:

- avviso al pubblico del 21.07.2022;
- avviso al pubblico del 28.07.2022 (ai fini dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio);
- avviso al pubblico del 31.08.2022;

ed è stata messa a disposizione la modulistica da utilizzare per la presentazione delle osservazioni. La sezione contiene infine:

- tutte le osservazioni presentate alla specifica pagina <https://www.regione.toscana.it/-/osservazioni-del-pubblico>;
- le controdeduzioni formulate da Snam in data 09.09.2022 e 03.10.2022.

Considerato che, ai sensi dell'art.5, comma 4 del D.L.50/2022, le comunicazioni agli interessati di cui agli artt.7, 8 e 14, comma 5 della legge 7 agosto 1990 n. 241 tengono luogo della fase partecipativa di cui all'art.11 del D.P.R. 27 del 2001, in data 28.07.2022 è stato pubblicato specifico avviso contenente l'elenco dei fogli e delle particelle interessati dalla fascia del vincolo preordinato all'esproprio (VPE) e dalle aree soggette ad occupazione temporanea. L'avviso è stato altresì pubblicato per 30 giorni consecutivi, decorrenti dal giorno 28.07.2022, anche sull'Albo Pretorio del Comune di Piombino e su un quotidiano a diffusione nazionale (28.07.2022 QN) e su un quotidiano a diffusione locale (28.07.2022 Il Tirreno), disponendo il termine di 30 gg per la presentazione di osservazioni al Commissario.

La partecipazione si è articolata in due fasi:

1. la prima, della durata di 30 giorni, per la presentazione delle osservazioni sulla documentazione progettuale iniziale depositata dal Proponente con istanza del 29.06.2022 (avviso del 21.07.2022);

2. la seconda, della durata di 15 giorni, per la presentazione delle osservazioni sulla documentazione integrativa presentata dal Proponente a seguito delle richieste avanzate dai componenti della CdS (avviso del 31.08.2022).

1.4 Le osservazioni pervenute

Sono pervenute al Commissario n. 79 osservazioni i termini dettati negli dagli avvisi e n. 7 osservazioni oltre detti termini.

Le osservazioni presentate sulla documentazione iniziale, nei termini stabiliti, sono n.62 come da seguente elenco:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
1	Consiglieri comunali del Comune di Pisa	Prot. 0299737 del 28/07/2022
2	Osservante 1	Prot. 0305175 del 03/08/2022
3	Comitato salute pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. 0308958 del 04/08/2022
4	Osservante 2	Prot. 0312311 del 08/08/2022
5	Osservante 3	Prot. 0314310 del 09/08/2022 e nota integrativa prot. 0319763 del 16.08.2022
6	Osservante 4	Prot. 0314540 del 09/08/2022
7	Osservante 5	Prot. 0314543 del 09/08/2022
8	Osservante 6	Prot. 0315491 del 10/08/2022
9	Osservante 7	Prot. 0315493 del 10/08/2022
10	Osservante 8	Prot. 0316245 del 10/08/2022
11	Comune di Suvereto	Prot. 0316247 del 10/08/2022 e Prot. 0317385 del 11/08/2022
12	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0318655 del 12/08/2022
13	CGIL Grosseto	Inviato per mail
14	Osservante 9	Prot. 0318672 del 12/08/2022
15	Osservante 10	Prot. 0318676 del 12/08/2022
16	Osservante 11	Prot. 0318679 del 12/08/2022
17	Osservante 12	Prot. 0318653 del 12/08/2022
18	Osservante 13	Prot. 0318651 del 12/08/2022
19	Osservante 14	Prot. 0318654 del 12/08/2022
20	WWF	Prot. 0318652 del 12/08/2022
21	Arcipelago Toscano di ITALIA NOSTRA	Prot. 0319760 del 16/08/2022
22	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0319764 del 16/08/2022
23	Forum Ambientalista	Prot. 0319765 del 16/08/2022
24	Osservante 15	Prot. 0319761 del 16/08/2022
25	Venere Società Cooperativa	Prot. 0319766 del 16/08/2022
26	Osservante 16	Osservazione del 16/08/2022
27	Osservante 17	Prot. 0320073 del 16/08/2022
28	Osservante 18	Prot. 0320079 del 16/08/2022
29	Osservante 19	Prot. 0320089 del 16/08/2022
30	Osservante 20	Prot. 0320091 del 16/08/2022
31	Osservante 21	Prot. 0320104 del 16/08/2022
32	Osservante 22	Prot. 0320894 del 17/08/2022
33	Osservante 23	Prot. 0320897 del 17/08/2022
34	Osservante 24	Prot. 0320896 del 17/08/2022
35	Osservante 25	Prot. 0320907 del 17/08/2022
36	Agroittica Toscana Società Agricola	Prot. 0319893 del 17/08/2022
37	Comitato Salute Pubblica Piombino	Prot. 0320895 del 17/08/2022
38	Comune di Follonica	Prot. 0321995 del 18/08/2022
39	Osservante 26	Prot. 0321996 del 18/08/2022

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
40	Osservante 27	Prot. 0322488 del 18/08/2022
41	Osservante 28	Prot. 0323092 del 19/08/2022
42	Lista civica lavoro e ambiente Piombino	Prot. 0323077 del 19/08/2022
43	Osservante 29	Prot. 0323133 del 19/08/2022
44	Liste civiche dei Comuni della Val di Cornia	Prot. 0323188 del 19/08/2022
45	Comune di San Vinzenzo	Prot. 0323134 del 19/08/2022
46	Comitato salute pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. 0323659 del 22/08/2022
47	Osservante 30	Prot. 0323660 del 22/08/2022
48	Osservante 31	Prot. 0323661 del 22/08/2022
49	Osservante 32	Prot. 0323665 del 22/08/2022
50	Osservante 33	Prot. 0323663 del 22/08/2022
51	Comitato salute pubblica Piombino e la Piazza Val di Cornia	Prot. 0323664 del 22/08/2022
52	Associazione Idra	Prot. 0323662 del 22/08/2022
53	Osservante 34	Prot. 0323672 del 22/08/2022
54	Osservante 35	Prot. 0323681 del 22/08/2022
55	Osservante 36	Prot. 0323694 del 22/08/2022
56	Osservante 37	Prot. 0323707 del 22/08/2022
57	Rete legalità per il clima e fuori dal fossile	Prot. 0323699 del 22/08/2022
58	Osservante 38	Prot. 0323711 del 22/08/2022
59	Osservante 39	Prot. 0323718 del 22/08/2022
60	Osservante 40	Prot. 0323726 del 22/08/2022
61	Confimpresa	Prot. 0323749 del 22/08/2022
62	Movimento per la sostenibilità e per la difesa del territorio	Prot. 0323743 del 22/08/2022

Le osservazioni afferenti la procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio presentate nei termini stabiliti sono n.2, di seguito elencate:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
63	Società Cooperativa La Chiusa Pontedoro	Prot. 0327301 del 25/08/2022
64	Comune di Piombino	Prot. 0330004 del 29/08/2022

Le osservazioni presentate sulla documentazione integrativa nei termini stabiliti sono n. 15 di seguito elencate:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
65	Comune di Campiglia Marittima	Prot. 0341038 del 07/09/2022
66	Osservante 41	Prot. 0342101 del 08/09/2022
67	Osservante 42	Prot. 0344722 del 09/09/2022
68	Osservante 43	Prot. 0323188 del 19/08/2022
69	Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. 0346293 del 12/09/2022
70	Osservante 44	Prot. 0346296 del 12/09/2022
71	Osservante 45	Prot. 0347315 del 13/09/2022
72	Osservante 46	Prot. 0347316 del 13/09/2022
73	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0348975 del 14/09/2022
74	Osservante 47	Prot. 0348976 del 14/09/2022
75	Osservante 48	Prot. 0350845 del 15/09/2022
76	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0354527 del 19/09/2022
77	Piombino Logistics S.p.A	Prot. 0352682 del 16/09/2022
78	JSW Steel Italy Piombino S.p.A	Prot. 0352682 del 16/09/2022
79	Associazione di volontariato Idra	Prot. 0352685 del 16/09/2022

Sono pervenute inoltre, fuori dai termini indicati nei sopra richiamati avvisi al pubblico le seguenti osservazioni:

#	Soggetto osservante	Protocollo Regione Toscana
80	Osservante 49	Prot. 0352686 del 16/09/2022
81	PIM	Prot. 0353486 del 16/09/2022
82	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0354527 del 19/09/2022
83	Italia Nostra Arcipelago Toscano	Prot.0356755 del 20/09/2022
84	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.0386400 del 11/10/2021
85	Fratelli Neri S.p.a.	Prot. 0381782 del 07/10/2022
86	Il Comitato Salute Pubblica Piombino val di Cornia La Piazza Val di Cornia Il Gazebo 8 giugno contro il rigassificatore Il Comitato Liberi Insieme per la salute	Prot. 0386400 del 11.10.2022

1.5 Le controdeduzioni richieste dal Commissario

Il Commissario, attraverso le strutture di cui si avvale, con note prot. 0330971 del 30.08.2022, prot. 0331690 del 30.08.2022 e prot. 0363175 del 23.09.2022, ha richiesto al Proponente di formulare le proprie controdeduzioni alle osservazioni del pubblico.

Il proponente ha inviato la seguente documentazione:

- Prot. 0344717 Data 09/09/2022 – Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del Pubblico (parte I e parte II) e Allegato I;
- Prot 0373954 Data 03/10/2022 Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del Pubblico.

Il Commissario, in coerenza con quanto disposto nell’Ordinanza 97 del 20.07.2022, ha inoltre richiesto ai Soggetti Competenti in materia Ambientale invitati in CdS di formulare, ciascuno per le proprie competenze, elementi di controdeduzione alle osservazioni presentate dal pubblico.

In particolare:

- con nota prot. 0379055 del 05/10/2022 ha inviato agli SCA di livello nazionale invitati in CdS una *“Richiesta contributo per analisi e controdeduzione alle osservazioni pervenute e ai pareri inviati dal Comune di Piombino.”*;
- con nota port. 0372603 del 30/09/2022 ha richiesto *“Controdeduzioni alle osservazioni”* ai soggetti invitati alla Conferenza interna e rappresentati dal RUR (Rappresentante Unico Regionale) in CdS, presieduta dal RUR .

Le note sopra richiamate riportavano in allegato i seguenti documenti elaborati dagli Uffici a supporto del Commissario e finalizzati a fornire strumenti per una lettura più rapida ed efficiente delle osservazioni del pubblico:

- *“Classificazione delle osservazioni in relazione ai contenuti trattati e indicazione soggetti a supporto”* che identifica 4 macro-categorie e 25 temi nei quali sono articolate le osservazioni.
- *“Elenco osservazioni con sintesi e classificazione per argomenti”* che contiene la sintesi di ogni osservazione e i correlati temi da essa trattati.

I documenti di cui sopra, redatti quali strumenti a supporto degli SCA ma anche che come strumenti metodologici per l’impostazione del presente documento di controdeduzioni, sono illustrati nei successivi paragrafi.

2. Analisi delle osservazioni

2.1 Classificazione delle osservazioni

Le strutture di supporto al Commissario hanno preso in esame tutte le osservazioni pervenute e hanno predisposto 2 strumenti operativi messi a disposizione dei SCA al fine di ottimizzare e rendere l'analisi controdeduttiva più efficace ed efficiente.

Come indicato al paragrafo precedente gli strumenti utilizzati sono due tabelle:

- “*Classificazione delle osservazioni in relazione ai contenuti trattati e indicazione soggetti a supporto*” nella quale vengono individuate 4 “macro aree tematiche” oggetto di osservazione a loro volta suddivise in un totale di 25 argomenti di dettaglio. Per ogni argomento è stato indicato il soggetto invitato in CdS a supporto del Commissario e quindi chiamato a fornire elementi di analisi e controdeduzione riferite allo specifico argomento di competenza (Allegato A4);
- “*Elenco osservazioni con sintesi e classificazione per argomenti*” nella quale le osservazioni, numerate progressivamente, sono state sintetizzate e nell'ultima colonna sono stati indicati gli argomenti trattati secondo la numerazione attribuita agli stessi nel documento precedente (Allegato A5).

Si riportano di seguito le 4 “macro aree tematiche” oggetto di osservazioni e i 25 argomenti di dettaglio.

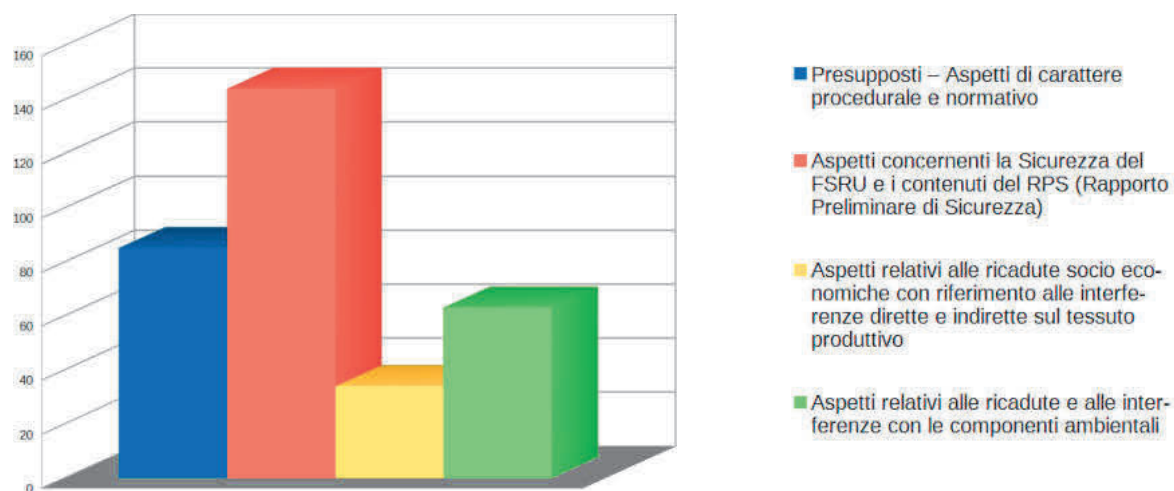
Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo	
1	Le analisi e i dati energetici proposti da Snam in relazione alla produzione/fabbisogni/import ed export di gas non sono coerenti e sufficienti a supporto della necessità di rigassificatori.
2	Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.
3	Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fideiussione a copertura eventuali danni.
4	Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della RT Giani a Commissario di Governo per il FSRU Piombino
5	Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.
6	Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam
7	Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell'AIA.
Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)	
8	Analisi di rischio svolte su nave “similare” e non su Golar Tundra
9	Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali “basso rischio” o “rischio trascurabile” ecc.. Non valutato correttamente l'incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.
10	Rischio connesso ad attentati e a presenza ordigni bellici fondale darsena non trattato nel RPS.
11	Carenze analisi compatibilità territoriale e rinvio all'AdSP del compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001. Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili Snam segnala solo la categoria F (Area entro i confini dello stabilimento - Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) ma in tale area ricade invece una porzione di mare destinata all'ingresso al porto (oltre la metà) e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri (crociere e traghetti) con a bordo migliaia di persone.
12	Mancata analisi sicurezza impianto correzione indice Wobbe
13	Mancata individuazione procedure di allarme/messa in sicurezza della popolazione. Definizione di piani di evacuazione

14	Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)
15	Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi non possono più essere classificati come improbabili o rari.
16	Rappresentazione aree di danno nel RPS. Esiguità delle aree anche in relazione ad altri FSRU: tale circostanza fa escludere a priori effetti domino con altri impianti. Non è chiaro quali saranno le prescrizioni all'interno delle varie aree di danno anche considerando che l'involuppo intercetta il canale di accesso al porto per un ampio tratto. Terminale OLT presenta 3 fasce: "di interdizione totale" fino a 2 miglia nautiche; "di limitazione" compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi "di preavviso" compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.
Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo	
17	Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto). Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro).Carenze dell'analisi socio-economica.
18	Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticultura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.
Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali	
19	Impatti acustici in fase di cantiere (gasdotto) ed in esercizio (FSRU, impianto correzione indice di Wobbe). Carenza degli studi
20	Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene). VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.
21	Impatti su Riserva e siti RN2000 (VINCA)
22	Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina
23	Carenza delle conoscenze e degli studi idrodinamici e correntometrici dentro e fuori dalla darsena (condizioni meteo marine) ai fini dello studio della dispersione chimica e termica
24	Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS

2.2 Analisi generale di tipo statistico

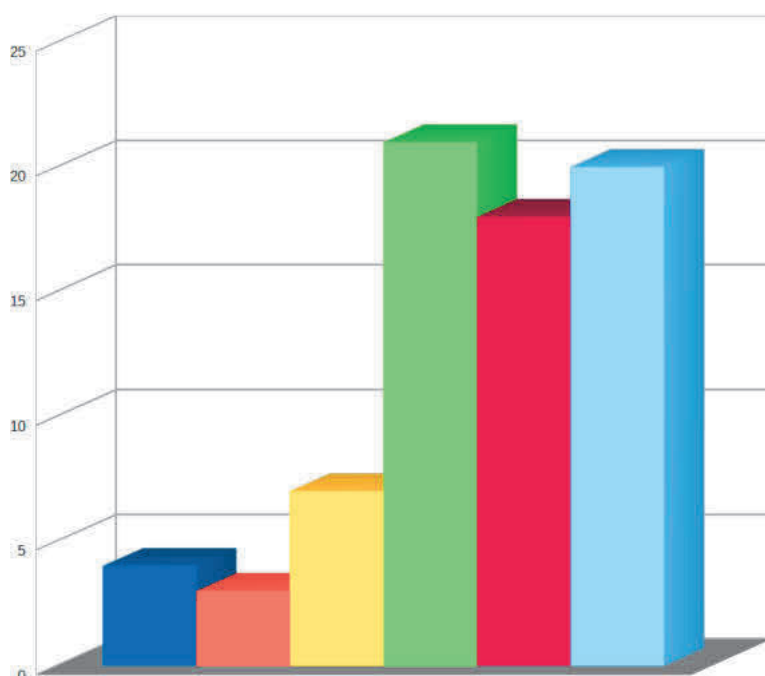
A livello numerico gli argomenti riguardanti la macro-area “Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)” sono sicuramente i più ricorrenti nelle osservazioni pervenute. A seguire gli argomenti concernenti la macro-categoria “Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo” sono molto frequenti e dimostrano l’interesse del pubblico anche per gli aspetti procedurali e amministrativi.

Si riporta un grafico di sintesi relativo alle 4 macro-aree oggetto di osservazione con riferimento alla ricorrenza degli argomenti ad esse afferenti nelle quasi 80 osservazioni pervenute.



Dall’analisi nel dettaglio della ricorrenza degli argomenti nelle singole macro-categorie emergono i seguenti risultati:

Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo



- Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.
- Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fideiussione a copertura eventuali danni.
- Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della RT Gianni a Commissario di Governo per il FSRU Piombino
- Mancata formalizzazione durata massima ormezzo in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva. Mancata analisi alternative.
- Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam
- Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa.

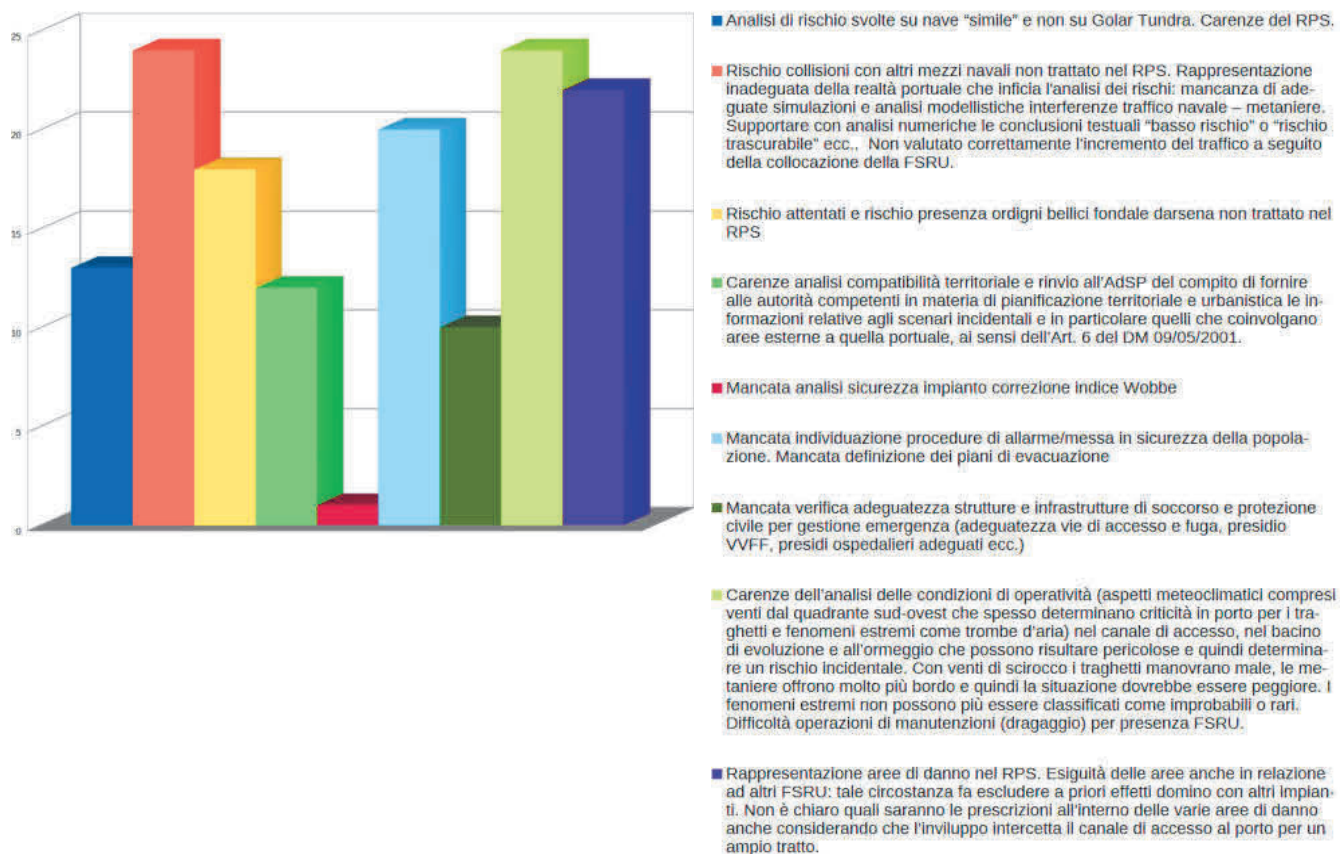
Emerge chiaramente che l'attenzione del pubblico è principalmente rivolta ad ottenere elementi di chiarimento in relazione alla permanenza in porto del FSRU nella sua fase operativa; conseguentemente è ricorrente la richiesta di conoscere la localizzazione futura dell'impianto. Le osservazioni del pubblico hanno evidenziato la necessità di formalizzare la durata dell'esercizio e della permanenza nel porto di Piombino dell'FSRU.

La mancata applicazione della Valutazione di Impatto Ambientale è sicuramente un elemento più volte richiamato nelle osservazioni pervenute evidenziando che tale procedimento avrebbe garantito maggiormente la cittadinanza in relazione ai possibili impatti ambientali; a tal proposito viene quindi richiesto al Commissario di condurre comunque una analisi sugli effetti ambientali dell'opera a garanzia della sua sostenibilità ambientale.

In ultimo è evidente che molte osservazioni hanno riguardato, in generale, il processo partecipativo e il coinvolgimento della popolazione e delle comunità con particolare riferimento al:

- mancato coinvolgimento delle comunità e degli enti locali nella scelta localizzativa;
- mancato coinvolgimento del pubblico sul progetto integrato da Snam successivamente alle richieste della CdS.

Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)



Gli aspetti relativi alla sicurezza trattati nelle osservazioni sono molteplici e quasi tutti egualmente ricorrenti nelle osservazioni come si può evincere dal grafico sopra riportato.

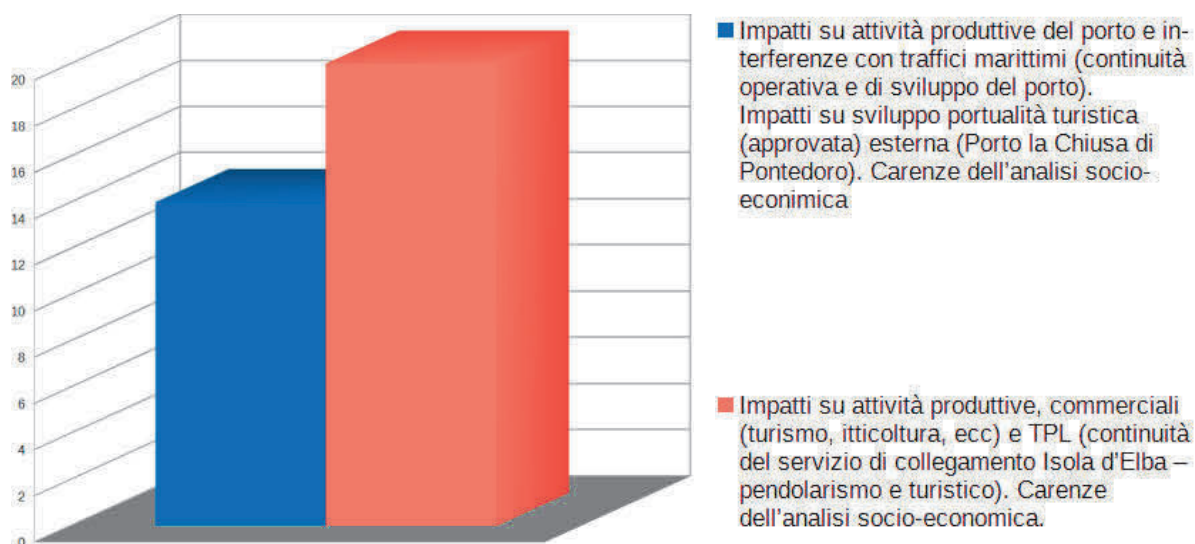
Le maggiori preoccupazioni dei cittadini sono ovviamente connesse alla presenza di un impianto che ricade nel campo di applicazione della normativa in materia di rischio di incidenti rilevanti (cd normativa Seveso) ormeggiato in porto, a questo tema sono riconducibili le osservazioni inerenti:

- l'inviluppamento delle aree di danno, la loro estensione e i rischi connessi per la popolazione;
- i contenuti del Rapporto Preliminare di Sicurezza che, per l'analisi Hazop, ha preso a riferimento una nave "gemella" e non quella prevista all'interno del porto (Golar Tundra);

- le misure e le azioni operative che dovranno essere adottate in caso di emergenza in relazione alla messa in sicurezza della popolazione (procedure di allerta, piani di evacuazione ecc.).

Le istanze dei cittadini sono inoltre connesse al traffico di metaniere (una a settimana circa) che, essendo navi di grande stazza e trasportando GNL, devono essere movimentate all'interno del porto in condizioni di sicurezza; da qui le osservazioni inerenti la sicura operatività del porto anche in condizioni meteo-climatiche più critiche onde prevenire il verificarsi di incidenti quali ad esempio collisioni con altri mezzi navali o con il terminale FSRU stesso.

Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo



Gli aspetti socio-economici, anche se si presentano con una ricorrenza piuttosto bassa rispetto al totale delle osservazioni, sono orientati soprattutto a chiedere la risoluzione di interferenze (reali o potenziali) del progetto con le attività in essere, questo anche considerando la realtà economica attuale del territorio che sta intraprendendo una riconversione maggiormente orientata al turismo rispetto al suo passato quasi esclusivamente industriale.

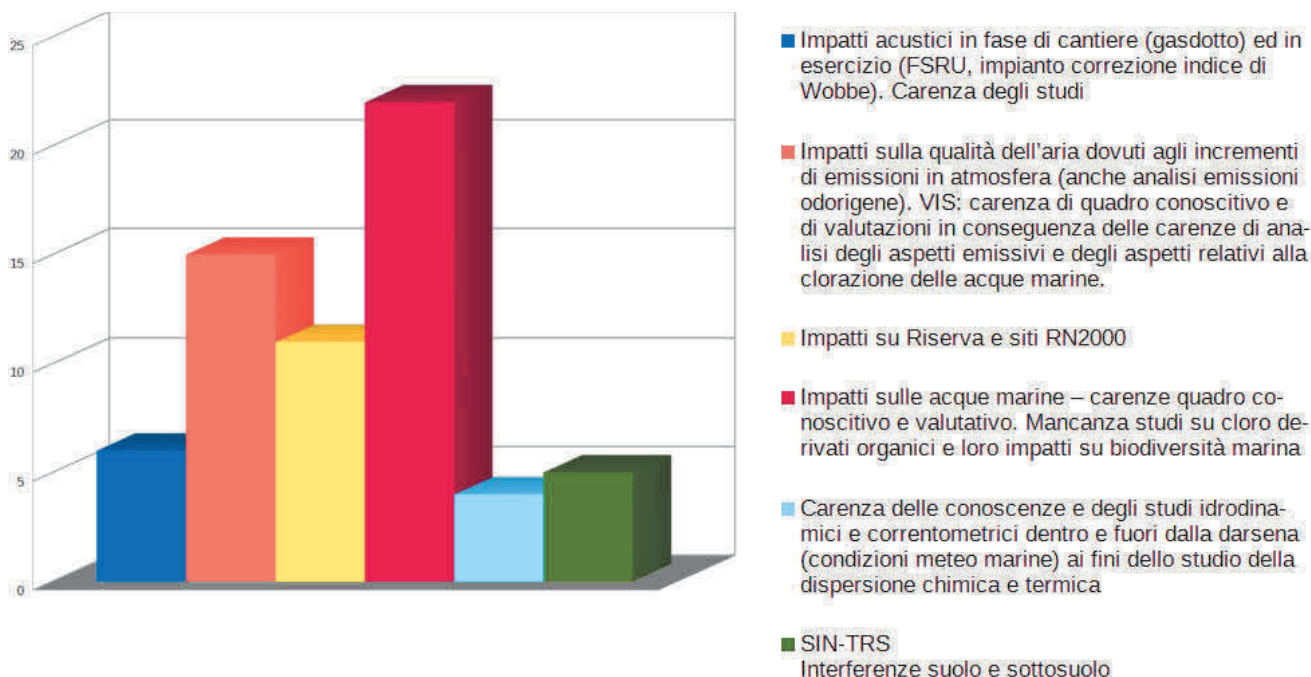
In particolare per quanto attiene la specifica realtà portuale di Piombino le osservazioni riguardano:

- le interferenze con le attività produttive attualmente operanti sulla banchina dove sarà ormeggiato il terminale e concessionarie delle aree a terra;
- le possibili interferenze con i traffici marittimi del porto, con la continuità della connessione TPL con l'Isola d'Elba ed in generale con la continuità operativa del porto.

Per quanto attiene le attività produttive/turistiche esterne al porto ed in generale la realtà economica esistente di area vasta, vengono segnalate:

- possibili interferenze negative con il comparto dell'itticoltura, maricoltura e pesca;
- possibili interferenze con le attività economiche connesse al turismo;
- possibili interferenze con lo sviluppo della portualità turistica esterna al porto di Piombino.

Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali



Le osservazioni del pubblico per quanto attiene le componenti ambientali sono state numerose anche in considerazione del fatto che il progetto è stato esentato, per norma, dalla valutazione di impatto ambientale e del fatto che il procedimento per il rilascio dell'AIA si è svolto parallelamente presso le autorità competenti di livello nazionale, configurandosi quindi come autorizzazione successiva.

Il principale aspetto oggetto di osservazioni da parte del pubblico è stata la preoccupazione per gli impatti sulla qualità delle acque marine e, conseguentemente, sulla biodiversità marina; in particolare gli studi a supporto delle valutazioni conclusive del proponente sono stati oggetto di richiesta di chiarimenti ed approfondimenti.

Anche la componente atmosfera è stata oggetto di un numero ricorrente di osservazioni in riferimento agli aspetti emissivi del progetto e, conseguentemente, al possibile peggioramento dello stato qualitativo della componente aria. Tali aspetti, nelle osservazioni, sono spesso correlati ai contenuti della Valutazione di Impatto Sanitario (VIS).

Ulteriori aspetti ambientali trattati dalle osservazioni in modo meno ricorrente sono gli impatti acustici del progetto soprattutto per la fase di realizzazione del gasdotto e per l'esercizio del terminale di rigassificazione, le possibili incidenze sui siti della Rete Natura 2000 prossimi al progetto e alle opere connesse (oggetto comunque di specifico procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale), le possibili criticità connesse alle condizioni meteomarine dentro e fuori la darsena per la dispersione del cloro e del gradiente termico, le interferenze degli scavi per la realizzazione del gasdotto con le aree classificate SIN ai fini della bonifica.

3. Controdeduzioni alle osservazioni

3.1 Controdeduzioni – elementi di sintesi

1	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Le analisi e i dati energetici proposti da SNAM in relazione alla produzione/fabbisogni/import ed export di gas non sono coerenti e sufficienti a supporto della necessità di rigassificatori.	
La necessità di incrementare la capacità di rigassificazione nazionale è sancita dal comma 1 dell'art.5 del DL 50/2022 che dispone: <i>"In considerazione della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, fermi restando i programmi di decarbonizzazione del sistema energetico nazionale, le opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente alla data di emanazione del presente decreto, incluse le connesse infrastrutture, costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti.(...)"</i>	
2	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 159/2007 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.	
L'art. 5 DL 50/2022 si configura, alla luce della crisi energetica dovuta al conflitto bellico in corso, come "norma speciale" rispetto all'art. 46 DL 159/2007; il Commissario ha coinvolto tutte le strutture titolari delle necessarie competenze (vedi: CTR, AdSP, ARPAT, Capitaneria di Porto, ISS, ecc.). In ogni caso con il DPCM 4 agosto 2022 e l'ordinanza commissariale n. 134/2022, nel procedimento unico in questione, sono state integrate nell'ufficio di avvalimento anche le strutture del Ministero della Transizione Ecologica, competenti in via ordinaria.	
3	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fideiussione a copertura eventuali danni.	
La fideiussione sarà presentata in sede di AIA di competenza nazionale, in quanto richiesta dalla relativa normativa. D'altro canto, si evidenzia che né l'articolo 5 del d.l.50/2022, né l'articolo 46 del d.l.159/2007 richiedono una ulteriore garanzia fideiussoria in sede di rilascio dell'autorizzazione in esame.	
A tal proposito si evidenzia che il proponente è Società soggetta ad attività di direzione e coordinamento di Snam SpA. e ha fornito nell'ambito delle integrazioni del 30.08.2022 attestazione di capacità finanziaria rilasciata da primario istituto bancario, nonché certificazione di garanzia Assicurativa di tipo R.C.T., R.C.O., R.C. inquinamento e R.C. Professionale.	
4	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della Regione Toscana Eugenio Giani a Commissario di Governo per il progetto FSRU Piombino	
Non sussiste alcun conflitto di interessi poiché vi è una previsione normativa nazionale. Il potere di procedere alla nomina di Commissari da parte del Governo è funzionale per una migliore gestione di particolari affari nazionali, urgenti ed indifferibili.	
Molto spesso i Commissari coincidono con i governatori regionali, proprio per la loro conoscenza del territorio, qualora lo stesso sia interessato da eventi calamitosi (si veda ad esempio la normativa della Protezione civile) ovvero dalla realizzazione di particolari obiettivi nazionali.	
5	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.	
Nella Conferenza dei Servizi del 07.10.2022 il Commissario ha posto all'ordine del giorno il seguente punto "Indicazioni sulla proposta di localizzazione offshore da parte di SNAM". Il proponente ha quindi fornito alcuni elementi che sono stati riportati nel verbale della seduta della CdS in particolare il proponente ha rappresentato che non è nelle condizioni di dare informazioni circa il sito di localizzazione off shore successivamente alla localizzazione nel porto di Piombino e che sta approfondendo gli studi per	

5	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.	
<p>l'individuazione di un sito idoneo, sia sotto il profilo tecnico che sotto il profilo della continuità operativa in tutte le condizioni meteo-marine. Il proponente esclude comunque la localizzazione successiva nel Golfo di Follonica, nell'area dell'Arcipelago Toscano e in tutte le aree marine che possono interessare il Comune di Piombino o la vicinanza ad impianti di itticoltura. E' inserita nell'autorizzazione specifica prescrizione per la presentazione della soluzione off-shore, in attuazione di quanto disposto dall'art. 5 comma 14 bis del DL n. 50/2022.</p> <p>Infine si rappresenta quanto segue in relazione alla presenza nel porto di Piombino dell'FSRU:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'Ordinanza commissariale n. 97 del 20.07.2022, con la quale è stato dato avvio al procedimento unico, è formalmente indicato che il rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 5 del D.L. 50/2022 si riferisce alla localizzazione iniziale all'interno del porto di Piombino per tre anni dalla data di entrata in esercizio; • l'istanza di Concessione demaniale, presentata inizialmente per la durata di 25 anni, è stata rettificata con le integrazioni presentate dal proponente in data 30.08.2022 ed è stata richiesta per la durata di 3 anni e 9 mesi che comprendono i 3 anni di esercizio e i 9 mesi necessari al proponente per la costruzione e il successivo smantellamento delle opere in banchina. <p>L'autorizzazione è rilasciata coerentemente con la tempistica sopra indicata.</p>	

6	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam	
<p>In relazione alla localizzazione delle opere e alle possibili effetti ambientali, sono stati coinvolti, oltre al Comune di Piombino, anche Campiglia Marittima e San Vincenzo che fanno parte dei soggetti invitati alla CdS.</p> <p>La partecipazione del pubblico è stata garantita, tenuto conto della tempistica imposta dall'art. 5 DL 50/2022, mediante la pubblicazione sul sito del Commissario di tutta la documentazione progettuale, dei termini concessi per le osservazioni del pubblico anche in relazione al procedimento di esproprio correlato. La partecipazione si è articolata in due momenti distinti: sulla documentazione progettuale iniziale e, successivamente, sulle integrazioni depositate dal proponente a seguito delle richieste formulate dai soggetti invitati alla CdS. Si veda quanto riportato al capito 1 del presente documento in relazione ai dettagli procedurali e amministrativi.</p> <p>Si evidenzia che la localizzazione all'interno del porto di Piombino è stata individuata a livello nazionale confrontando l'idoneità di diverse soluzioni territoriali sulla base di 3 parametri di tipo tecnico tutti connessi all'obiettivo nazionale di avere terminali operativi nel più breve tempo possibile. Come indicato dal proponente nella seduta della CdS del 19.09.2022 e riportato a verbale, il porto di Piombino è risultato l'unico tra i Porti italiani con i seguenti tre requisiti essenziali ed immediatamente disponibili per garantire l'ormeggio di una FSRU entro marzo 2023, quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - pescaggio adeguato (>15m), - vicinanza alla rete nazionale (<10 km) - un accesso in un punto della rete che ha la capacità di assorbire la portata trasferita dalla FSRU (circa 5 miliardi di metri cubi anno) sufficientemente vicino ai poli di consumo ubicati nel nord d'Italia. 	

7	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell'AIA.	
<p>L'esenzione dalla procedura di VIA è insita nella scelta dello Stato nel momento in cui è stato approvato il procedimento speciale di cui all'articolo 5 del DL 50/2022; si ricorda che tale norma nasce dall'urgenza indifferibile della carenza di gas dovuta alla situazione socio-politica di livello internazionale.</p> <p>Il Ministero della Transizione Ecologica ha provveduto, secondo quanto disposto dalle Direttive Comunitaria in materia di valutazioni ambientali, a comunicare l'esenzione e relative motivazioni alla Commissione Europea come da comunicazione al Commissario in data 12.08.2022.</p> <p>In relazione alle ricadute di tipo ambientale conseguenti alla realizzazione e all'esercizio delle opere si rappresenta che il proponente ha comunque elaborato uno Studio di Impatto Ambientale e che il Commissario, al fine di fornire maggiori garanzie al territorio in relazione alle preoccupazioni manifestate, con Ordinanza n.97 del 20.07.2022, ha disposto l'invito in conferenza dei servizi anche dei soggetti competenti in materia ambientale per una analisi dei principali impatti sulle matrici ambientali e per l'individuazione di eventuali misure di mitigazione volte ad incrementare la sostenibilità ambientale del progetto. Se pur in</p>	

7	Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo
Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell’AIA.	
procedura derogata dalla VIA per legge, il Commissario ha comunque coinvolto i SCA a supporto dei lavori della Conferenza dei Servizi i quali hanno provveduto a svolgere una analisi dei principali impatti sulle matrici ambientali; in esito a detta analisi sono state dettate specifiche prescrizioni a garanzia della sostenibilità ambientale dell’opera.	
E’ invece in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell’AIA nazionale, l’istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali.	

8	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
Analisi di rischio svolte su nave “similare” e non su Golar Tundra	
Nel Rapporto Preliminare di Sicurezza depositato con la documentazione iniziale il proponente indica che il gestore ha reso disponibile un’analisi operativa (HazOp), condotta dal costruttore della nave FSRU insieme a DNV sulla documentazione tecnica di una nave con caratteristiche similari al Terminale oggetto della presente valutazione. Nella fase successiva è stato quindi richiesto di esplicitare le differenze tra il terminale FSRU SNAM previsto a Piombino e la nave analizzata con metodologia HazOp nel RPS, al fine di poter valutare la correttezza delle ipotesi fatte: è stato richiesto anche di allegare l’analisi operativa.	
Nella documentazione integrativa del 30.08.2022 (Annesso 15 paragrafo 3 punto 3.1) il proponente ha indicato che la nave analizzata con la metodologia HazOP nel Rapporto Preliminare di Sicurezza preliminare è la nave denominata GOLAR IGLOO ed ha indicato che le due navi sono navi gemelle, in particolare per quanto riguarda le installazioni di processo. Nelle integrazioni il proponente ha prodotto una serie di confronti puntuali tra le due navi con particolare riferimento agli elementi individuati come cause iniziatrici nelle ipotesi HazOp del RdS preliminare.	
In relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) si ricorda che l’impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).	
Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco hanno esaminato la documentazione integrativa e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.	

9	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l’analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali “basso rischio” o “rischio trascurabile” ecc.. Non valutato correttamente l’incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.	
Gli aspetti relativi al rischio da fonti mobili sono stati richiesti in fase di integrazione della documentazione progettuale iniziale. In particolare è stato richiesto di fornire gli studi sulla valutazione dei rischi di impatto all’interno del porto (frequenze, magnitudo) elaborati sulla base di un’indagine sito-specifica delle caratteristiche dei natanti, velocità, angoli di impatto, documentando il rischio di impatto tra: - metaniera e FSRU; - metaniera e traghetto; - traghetto e FSRU e le correlate conseguenze. Sono state in ultimo richieste le misure che il gestore intende adottare al fine di prevenire e mitigare il rischio di collisione.	
Nelle integrazioni inviate al Commissario in data 30.08.2022 (Annesso 15 paragrafo 3 punto 3.5), ai fini della valutazione del rischio, il proponente ha inviato uno studio di manovrabilità nell’area portuale (redatto dalla Società CETENA di Genova). Nello studio sono state considerate diverse tipologie navali al fine di verificare la fattibilità delle manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine; in particolare per i traghetti sono state simulate le manovre in caso di avaria a bordo.	
<u>Le manovre relative alla LNG carrier sono state svolte principalmente in scenario notturno. Tale scelta è stata fatta per tener conto che, in alcune circostanze di traffico portuale diurno particolarmente intenso, possa essere necessario ricorrere a questa eventualità da parte delle navi metaniere, al fine di non intralciare l’operatività del porto.</u> Lo studio ha consentito al proponente l’individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell’ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG.	
Sulla base delle conclusioni emerse da questo studio il proponente ha valutato come remoto il rischio di collisione e quindi di danneggiamento ed urto tra le navi in transito e il terminale LNG. Il proponente specifica che, nell’ambito del Rapporto di Sicurezza definitivo, verrà comunque svolta una simulazione ad elementi finiti (FEM) ai fini della valutazione della deformazione attesa in caso di collisione e perforazione di un serbatoio della “Shuttle Carrier” all’ingresso del porto di Piombino, con navigli in ingresso/partenza all’imbocco del porto.	
L’analisi di rischio sviluppata nell’ambito del Rapporto di Sicurezza preliminare ha considerato gli eventi incidentali	

9	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali “basso rischio” o “rischio trascurabile” ecc.. Non valutato correttamente l’incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.</p>	
<p>ragionevolmente credibili, secondo la normativa tecnica di settore, includendo anche gli errori umani tra le cause primarie di eventi.</p> <p>In relazione all’analisi del traffico navale nel porto di Piombino durante la fase di esercizio del Terminale, il Proponente ha fornito chiarimenti e approfondimenti nella documentazione integrativa (Annesso 11, Parte I, Allegato_48 “Relazione di valutazione di incremento del traffico navale nell’area di progetto” integrata) consegnate al Commissario in data 30.08.2022; in tale studio il proponente ha svolto degli approfondimenti sulle rotte di traffico esistenti (rappresentazione grafica), sul traffico marittimo esistente e sull’incremento a seguito della presenza del FSRU.</p> <p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l’impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).</p> <p>Il CTR, il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e l’Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto, ciascuno in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione e rilasciato le determinazioni di competenza con l’indicazione di specifiche prescrizioni.</p>	

10	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Rischio connesso ad attentati e a presenza ordigni bellici fondale darsena non trattato nel RPS.</p>	
<p>In generale si evidenzia che l’analisi di rischio sviluppata nell’ambito del Rapporto di Sicurezza preliminare ha considerato gli eventi incidentali ragionevolmente credibili, secondo la normativa tecnica di settore, includendo anche gli errori umani tra le cause primarie di eventi. Si rappresenta inoltre che i rischi di security saranno considerati nell’ambito del Piano di Emergenza Interna, il cui sviluppo non è richiesto dal D.Lgs. 105/2015 nella fase di Rapporto di Sicurezza preliminare. Il proponente indica che la progettazione ha previsto che il terminale sia dotato di un sistema di sicurezza per la protezione di personale, impianti di produzione e ambiente, costituito da due sezioni (Emergency Shut Down ESD, Fire & Gas F&G) di cui la prima ESD prevede la fermata dell’intero impianto e la depressurizzazione automatica dello stesso, con attivazione sia automatica che manuale dall’operatore. In caso di rischi di security pertanto saranno disponibili adeguati sistemi di blocco e messa in sicurezza del Terminale. Eventuali ulteriori azioni saranno anche definite e stabilite nell’ambito del Piano di Emergenza Esterna, che sarà predisposto ai sensi dell’articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d’intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione.</p> <p>In particolare per quanto riguarda il rischio attentati questo viene trattato nell’ambito dei c.d. rischi di security; su tali aspetti sono stati forniti approfondimenti dal proponente in fase di integrazione della documentazione così come richiesti da AdSP e Capitaneria di Porto che hanno indicato inoltre l’opportunità di non divulgare erga omnes i contenuti delle suddette integrazioni in quanto attinenti alla Valutazione di Sicurezza dell’impianto portuale.</p> <p>Il documento redatto dal proponente “<i>Linee Guida del Progetto di Security</i>” non è stato reso pubblico in considerazione del fatto che tale elaborato è composto integralmente da elementi che sono oggetto e contenuto della Valutazione di sicurezza dell’impianto portuale (P.F.S.A. - Port Facility Security Assessment) e del successivo Piano di sicurezza dell’impianto portuale (P.F.S.P. - Port Facility Security Plan) e che il Programma Nazionale di Sicurezza Marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali – approvato nell’ultima sua versione con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili n. 59 in data 17.03.2022 – nella Parte III (Impianti portuali) prevede la protezione dell’accesso o divulgazione non autorizzati tanto per i contenuti del P.F.S.A. (Par. 4.3.5) quanto per quelli del P.F.S.P. (Par. 5.6.1). In senso generale anche il D.Lgs. n. 203/2007 all’art. 13 prevede che “<i>le valutazioni di sicurezza e i piani di sicurezza del porto sono da considerarsi informazioni sensibili sotto il profilo della sicurezza e pertanto ne è vietata la divulgazione a chi non ha necessità di conoscere</i>”.</p> <p>I documenti e le valutazioni ivi contenute sono state comunque esaminate dall’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e dall’Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino-Capitaneria di Porto; tali soggetti hanno rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni. Si rimanda ai contenuti di tali atti per gli elementi di dettaglio e per quanto è stato possibile rendere pubblico.</p> <p>In relazione alla possibile presenza di ordigni bellici sul fondale della darsena, il proponente indica che, durante le indagini preliminari alla progettazione, è stato effettuato un accurato rilievo batimetrico del fondale marino delle aree interne ed esterne al porto e che ne è emersa una situazione ante operam perfettamente in linea con le trasformazioni già previste dall’Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) al P.R.P. del 2013 con una profondità disponibile dei fondali di 19-20 m, nell’area antistante la banchina Est. Il proponente indica che tale profondità risulta del tutto compatibile con il transito della FSRU e delle navi metaniere nel porto e con tutte le attività previste dall’esercizio del rigassificatore, che quindi non interferiranno in alcun modo con il fondale.</p>	

11	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Carenze analisi compatibilità territoriale e rinvio all'AdSP del compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001.</p> <p>Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili Snam segnala solo la categoria F (Area entro i confini dello stabilimento - Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) ma in tale area ricade invece una porzione di mare destinata all'ingresso al porto (oltre la metà) e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri (crociere e traghetti) con a bordo migliaia di persone.</p> <p>L'individuazione dei rischi esterni al porto è demandata al Prefetto con la redazione del Piano dei Emergenza Esterno sulla base del parere del CTR, il quale conterrà anche gli elementi di natura urbanistica.</p> <p>In sede di CTR, per la valutazione sulla compatibilità territoriale, è stato preso a riferimento, sebbene non direttamente applicabile all'ambito portuale, il DM 9 maggio 2001. Il CTR ha verificato, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale, che l'area interessata dagli effetti di un incidente rilevante è interamente localizzata in area portuale con destinazione funzionale Industriale Artigianale nel vigente piano regolatore portuale. Inoltre il CTR ha rilevato che una porzione della banchina nord di limitata estensione è interessata dall'involuppo dell'area "rossa" - Elevata letalità, ancora compatibile con la tabella 3.a del citato D.M. 9/5/2001.</p> <p>Per quanto riguarda la correlazione tra le mappe delle aree di danno e la compatibilità con le operazioni che si svolgeranno sulla banchina nord, nell'ambito della presentazione della documentazione integrativa, il proponente ha fornito degli esempi estratti dalle simulazioni di ingresso in porto condotte nello studio di manovrabilità nell'area portuale con aggiunte le impronte delle aree di danno così come calcolate nel Rapporto preliminare di Sicurezza. In particolare viene simulato l'ingresso di una Bulk Carrier da 180 m che va ad ormeggiare in banchina Nord e l'ingresso della LNG Shuttle Carrier che va ad affiancarsi alla FSRU per lo scarico. L'involuppo dell'area "rossa" - Elevata letalità - praticamente non interessa il canale di ingresso in porto.</p> <p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l'impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, per il quale la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).</p> <p>Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.</p>	

12	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata analisi sicurezza impianto correzione indice Wobbe</p> <p>L'impianto di correzione dell'indice di Wobbe fornisce una miscela di azoto e aria compressa (sostanze non pericolose ai fini Seveso - D.Lgs. 105/2015 -) che viene immessa all'interno del metanodotto. L'impianto non trattando sostanze pericolose non rientra tra le sorgenti in grado di provocare potenziali incidenti e non è sottoposto agli adempimenti di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso).</p>	

13	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata individuazione procedure di allarme/messa in sicurezza della popolazione. Definizione di piani di evacuazione</p> <p>Le azioni di evacuazione e messa in sicurezza in caso di evento incidentale saranno definite e stabilite nell'ambito del Piano di Emergenza Esterna, che sarà predisposto ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione. Si evidenzia comunque che le aree interessate dai potenziali eventi incidentali sono interne al Terminale o ricadenti sulle zone limitrofe della banchina nord e dello specchio acqueo.</p> <p>La Prefettura coordina l'attuazione del Piano che deve essere comunicato a: Ministero dell'Interno; Dipartimento della Protezione civile; Ministero della Transizione Ecologica; Sindaci sul territorio; Regione; Provincia.</p>	

14	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)</p> <p>Come indicato al precedente punto 13 la gestione di eventuali situazioni di emergenza è oggetto del Piano di Emergenza Esterno che sarà predisposto dalla Prefettura in coordinamento con tutti i soggetti già indicati al precedente punto.</p> <p>Si ricorda che Piano di Emergenza Esterno dovrà consentire il raggiungimento degli obiettivi previsti dall'art.21 del decreto</p>	

14	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)	
<p>legislativo n.105/2015 (cd normativa Seveso), ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> • controllare e circoscrivere gli incidenti in modo da minimizzarne gli effetti e limitarne i danni per la salute umana, per l'ambiente e per i beni; • mettere in atto le misure necessarie per proteggere la salute umana e l'ambiente dalle conseguenze di incidenti rilevanti, in particolare mediante la cooperazione rafforzata negli interventi di soccorso con l'organizzazione di protezione civile; • informare adeguatamente la popolazione, i servizi di emergenza e le autorità locali competenti; • provvedere, sulla base delle disposizioni vigenti, al ripristino ed al disinquinamento dell'ambiente dopo un incidente rilevante. 	

15	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi non possono più essere classificati come improbabili o rari.	
<p>Gli argomenti di cui all'osservazione sono stati oggetto di specifiche richieste di integrazioni e approfondimenti da parte dei soggetti competenti (Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e Capitaneria di Porto). In particolare sono stati richiesti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • uno specifico e dettagliato approfondimento su scenari interferenziali (a loro volta calibrati su un puntuale risk assessment) e ricadute operative/commerciali della prospettata attività di rigassificazione a banchina rispetto alle esistenti attività portuali (da intendersi anche come libera e sicura fruizione degli specchi acquei destinati all'atterraggio/alla partenza delle unità navali); • l'evidenza documentale in ordine alla fattibilità delle manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio della FSRU e della metaniera, con particolare riferimento alle attività di simulazione già svolte. <p>Il proponente nelle integrazioni presentate il 30.08.2022 ha quindi integrato e/o revisionato gli elaborati progettuali e tecnici iniziali. In particolare :</p> <ul style="list-style-type: none"> • la compatibilità con le attività commerciali del porto e transito dei traghetti è stata trattata nell'Annesso 10 al punto 3.6 dove il proponente, in merito alle possibili interferenze con altri traffici e ai conseguenti rischi (collisioni, urti), ha condotto uno studio di manovrabilità nell'area portuale in collaborazione con la società CETENA di Genova. Lo studio ha consentito l'individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell'ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG. Per quanto riguarda inoltre alle manovre di entrata e uscita dei mezzi navali a supporto dell'FSRU, il proponente conferma che nella stagione estiva saranno eseguite esclusivamente in notturna, quindi senza generare interferenza con il traffico traghetti. Durante il resto dell'anno il proponente valuterà attentamente la possibilità di manovra anche in periodo diurno in funzione delle effettive finestre di disponibilità ferma restando la priorità al transito dei traghetti; • gli studi di manovra sono stati riportati nell'Annesso 9 – Allegato 1 dove è stata esaminata, anche attraverso simulazioni, la fattibilità delle manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio della FSRU e della metaniera; • la situazione meteorologica e meteomarina dell'area di progetto è stata approfondita in fase di progetto mediante studi specialistici condotti dal Prof. De Girolamo dell'Università La Sapienza di Roma (Studio meteomarina, Studio di propagazione del moto ondoso, Studio dell'agitazione interna portuale, Studio dell'idrodinamica dell'area portuale). Il proponente indica che gli studi specialistici confermano la compatibilità delle attività previste dal rigassificatore con le condizioni meteorologiche dell'area del porto e in particolare della banchina Est dove verrà ubicata la FSRU; • sempre in relazione alle condizioni meteorologiche il proponente evidenzia che il sistema di ormeggio è stato progettato per resistere a venti di intensità pari 60 nodi e una corrente di 3 nodi, rispettando la normativa internazionale e quella italiana in materia e che l'intensità del vento rientra nella categoria 1 degli uragani nella scala SSHS. La relazione di calcolo per il sistema di ormeggio è stata aggiornata integrando tali velocità ed ulteriori mezzi navali con risultati che il proponente identifica paragonabili a quanto già ottenuto in precedenza ossia che risulta garantita la sicurezza della permanenza della FSRU sotto le condizioni previste dalla normativa vigente. Il proponente chiarisce inoltre che, qualora si manifestassero eventuali eventi estremi nell'area del porto e/o lungo le tratte di percorrenza delle navi metaniere, le operazioni di transito saranno prontamente sospese; • il sistema di ormeggio è stato progettato considerando lo scenario più gravoso in termini di intensità del vento fra quanto indicato nelle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC) e quanto risultante dall'elaborazione dei dati statistici specifici 	

15	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi non possono più essere classificati come improbabili o rari.</p>	
<p>della località con un tempo di ritorno di 100 anni. In queste condizioni estreme, lo studio ha dimostrato che tutti i dispositivi di ormeggio lavorano all'interno del campo stabilito dalle norme tecniche vigenti. Il sistema di ormeggio è stato ridonato e nelle stesse condizioni estreme considerate è stata simulata la rottura di una cima di ormeggio verificando che la redistribuzione del carico sulle restanti cime di ormeggio fosse ancora all'interno dei limiti stabiliti dalle norme tecniche competenti;</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli scenari di maremoto simulati dal proponente sono stati definiti in accordo con la direttiva del Sistema di Allertamento Nazionale Maremoti (SiAM) (vedi Direttiva PCM pubblicata sulla GU n.128 5/6/2017). 	
<p>L'Autorità di Sistema Portuale e la Capitaneria di Porto hanno esaminato tutta la documentazione, comprensiva degli elaborati revisionati ed integrati nel corso del procedimento, e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.</p>	

16	Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)
<p>Rappresentazione aree di danno nel RPS. Esiguità delle aree anche in relazione ad altri FSRU: tale circostanza fa escludere a priori effetti domino con altri impianti. Non è chiaro quali saranno le prescrizioni all'interno delle varie aree di danno anche considerando che l'involuppo intercetta il canale di accesso al porto per un ampio tratto.</p>	
<p>Terminale OLT presenta 3 fasce:</p> <p>“di interdizione totale” fino a 2 miglia nautiche;</p> <p>“di limitazione” compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi</p> <p>“di preavviso” compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.</p>	
<p>Con la richiesta di integrazioni alla documentazione iniziale è stato chiesto al proponente di approfondire le differenze in termini di aree di danno tra l'installazione FSRU Toscana della OLT Off Shore LNG Toscana S.p.A. e l'installazione FSRU prevista nel porto di Piombino. In particolare è stata richiesta una valutazione comparativa dei due terminali in termini di Aree di danno e termini di sorgente; è stata inoltre richiesta una comparazione tra le aree di danno e termini di sorgente del progetto localizzato a Portovesme in Sardegna e il terminale FSRU previsto nel porto di Piombino.</p> <p>Il proponente in data 30.08.2022 ha depositato la documentazione integrativa richiesta dai soggetti invitati in CdS ed ha fornito approfondimenti nell'Annesso 15 - Allegato 1 “Valutazione comparativa dei terminali FSRU Tundra e OLT off shore lng Toscana in termini di aree di danno e termini di sorgente.</p> <p>Il focus è stato condotto sulla sezione di rigassificazione per la quale sono state individuate significative differenze in termini di layout e processo che condizionano la valutazione dei rischi di incidenti rilevanti.</p> <p>In particolare sono stati approfonditi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. gli aspetti relativi alla geometria (grado di confinamento del modulo di rigassificazione) e alla dimensione delle tubazioni/collettori; 2. la diversa configurazione relativa alla distribuzione GNL liquido a valle del sistema di boosteraggio (pompe HP). <p>L'esito dell'approfondimento condotto giustifica la differenza tra le distanze di danno incidentali valutate nelle rispettive analisi di rischio condotte nei Rapporti di Sicurezza, con particolare riferimento allo scenario individuato nella sezione di rigassificazione (sezione alta pressione liquido).</p> <p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l'impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (artt.16 e 17 Seveso).</p> <p>Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite, e rilasciato le determinazioni di competenza con prescrizioni.</p>	

17	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto). Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro). Carenze dell'analisi socio-economica.	
<p>Per quanto concerne le interferenze con le attività produttive del porto operanti attualmente nelle aree oggetto della richiesta di concessione demaniale effettuata dal proponente, in sede di CdS del 07.10.2022 l'Autorità di Sistema Portuale, ha fornito gli elementi necessari ad assicurare la coesistenza e l'operatività delle varie attività.</p> <p>In particolare per quanto riguarda la trattazione della concessione attualmente assegnata alla società PIM presso le aree interessate dall'ambito di operatività del rigassificatore e quindi della futura assegnazione a SNAM, ha riferito che, in esito delle interlocuzioni che l'Adsp ha promosso tra le parti, è stata individuata, sotto il profilo amministrativo, la soluzione di seguito indicata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - per le superfici che non saranno utilizzabili da PIM nel periodo di permanenza del rigassificatore si procederà ad una sospensione parziale degli effetti della concessione demaniale rilasciata fino al 2041 e attualmente vigente, sulla base delle superiori motivazioni di interesse pubblico di cui al presente procedimento; - gli effetti della concessione assentita a PIM ritorneranno ad espandersi al perimetro originario al termine di vigenza dell'autorizzazione/concessione rilasciata a SNAM; - nel periodo di coesistenza dei due provvedimenti l'Adsp procederà, in favore di PIM, alla delocalizzazione di alcune delle attività dedotte in concessione individuando e assegnando direttamente, al termine delle lavorazioni attualmente in appalto, gli spazi a tergo delle superfici assentite in misura sufficiente a garantire la continuità delle attività a terra del piano industriale; - gli oneri derivanti dalle eventuali necessità di sistemazione/adeguamento delle nuove aree di cui alla delocalizzazione suddetta non potranno essere posti a carico dell'Adsp; - quanto sin qui indicato costituisce motivo di sospensione parziale, nei limiti delle necessità attuali, del procedimento dell'Adsp denominato "Atto di indirizzo sul progetto di allocazione delle nuove aree portuali nel porto di Piombino" di cui alla delibera n. 57 del 7 giugno 2019 della stessa Adsp. <p>Per quanto attiene agli aspetti di sicurezza vi sono le condizioni per proseguire le attività industriali al di fuori dell'area richiesta in concessione dal proponente in quanto rientranti nella categoria "E.2" (aree industriali/artigianali) e pertanto compatibili in base alla Tab. 3a del Maggio 2000. Tale destinazione d'uso è confermata dal Piano Regolatore Portuale vigente che classifica l'area del molo Nord come "area industriale – commerciale – siderurgica".</p> <p>In relazione alla continuità operativa del porto nel suo complesso e quindi delle eventuali interferenze con i traffici marittimi si rimanda alle considerazioni svolte per gli argomenti 9 e 15. Nel corso del procedimento non sono inoltre state rilevate interferenze con la portualità turistica e con il suo sviluppo nelle aree esterne al porto. Si evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • come indicato nella trattazione dell'argomento 11, l'involuppo dell'area "rossa" - Elevata letalità si mantiene all'interno del porto di Piombino; • l'utilizzo di una metodologia di attraversamento in sotterraneo (mediante tecnologia trenchless DIRECT PIPE) del braccio di mare prospiciente l'ingresso del porto turistico garantisce la totale assenza di ogni interferenza plano-altimetrica tra la condotta con l'infrastruttura logistica anche in fase realizzativa dell'attraversamento come indicato nell'Annesso 4 – Allegato 6 trasmesso dal proponente con le integrazioni del 30.08.2022; • la condotta non pone alcun vincolo alla manutenzione delle dighe di sopraflutto e sottoflutto del porto turistico. <p>Lo studio socio-economico presentato dal proponente ad integrazione della documentazione progettuale iniziale, è stato oggetto di alcune richieste di chiarimento da parte di IRPET che poi, a seguito della propria istruttoria, ha fornito alcune osservazioni sulle modalità di utilizzo della modellistica input output nella valutazione specifica di impatto economico del rigassificatore. L'Istituto, in sintesi, pur rilevando che le stime avrebbero potuto avere un più elevato grado di robustezza e completezza e che in taluni casi – in conseguenza del modello e dei dati di input utilizzati – le previsioni potrebbero risultare sovrastimate, evidenzia che la modellistica impiegata per la valutazione delle ricadute economiche del rigassificatore è adeguata.</p>	

18	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.	
<p>Si evidenzia che gli impatti sulle attività produttive indicate nelle varie osservazioni sono correlati alla eventuale possibilità di interazioni negative con la qualità di talune componenti ambientali come le acque marine nel caso delle attività di itticoltura e pesca e la qualità del paesaggio per le attività turistiche del territorio. Allo stesso modo anche le interferenze segnalate con la continuità del servizio di collegamento con l'Isola d'Elba, sono correlate alla possibilità di restrizioni operative al traffico portuale (eventualmente in esito alle valutazioni di sicurezza) con specifico riferimento al traffico marittimo dei traghetti.</p> <p><u>Attività di pesca ed itticoltura</u></p>	

18	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
<p>Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.</p>	
<p>Al fine di stabilire se l'attività dell'FSRU possa o meno produrre impatti sulle aziende agro-ittiche presenti nell'area, il Proponente ha valutato:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> - la compatibilità dell'allevamento ittico con la presenza di cloro; - la valutazione dei possibili effetti (es. shock termico) eventualmente prodotti dall'acqua fredda come anche del cloro in prossimità dell'opera di presa degli impianti di itticoltura; - la valutazione dei possibili cambiamenti delle caratteristiche chimiche dell'acqua stessa come pH, CO2 ecc. - la valutazione dei possibili impatti sulle attività di pesca e acquacoltura che l'esercizio dell'impianto potrebbe causare relativamente all'aumentato traffico marittimo. 	
<p>Il proponente in relazione alla valutazione dei possibili effetti (es. shock termico) eventualmente prodotti dall'acqua fredda come anche del cloro in prossimità dell'opera di presa degli impianti di itticoltura, afferma, sulla base delle risultanze dello studio modellistico, l'assenza criticità in quanto la diffusione del cloro e dell'acqua fredda rimarrebbe circoscritta all'interno del porto; inoltre, in relazione alla valutazione dei possibili cambiamenti delle caratteristiche chimiche dell'acqua stessa come pH, CO2 ecc., indica che, sulla base degli studi modellistici effettuati, non sono evidenziabili criticità in quanto i parametri chimico-fisici dell'acqua marina non subirebbero alterazioni.</p>	
<p>Il proponente ha inoltre presentato un Piano di Monitoraggio Ambientale.</p>	
<p>ARPAT, in qualità di soggetto competente in materia ambientale, ha evidenziato che:</p>	
<ul style="list-style-type: none"> • considerato che le simulazioni effettuate dal proponente riportano le variazioni di Temperatura sotto 0,5 °C già ad alcune centinaia di metri dallo scarico, non paiono probabili effetti di rilievo significativo verso la presa a mare degli allevamenti (citata a "1300 metri dal punto di sversamento"); • in relazione ai possibili impatti negativi dovuti all'attraversamento del canale marino per la posa del metanodotto con tecnica trenchless, la documentazione fornita dal proponente appare sufficientemente esaustiva, né sono ragionevolmente prevedibili reali impatti sui fondali; • in relazione all'immissione di cloro e alla possibile variazione del pH o di derivati del cloro stesso nocivi per la salute dei pesci, considerate le diluizioni in gioco e la capacità di svolgere la funzione di tampone acido-basico delle acque marine, non sembrano prevedibili conseguenze, del tipo ipotizzato nelle osservazioni, per tutto ciò che non si trovi nelle immediate vicinanze (metri) dello scarico. 	
<p>Per quanto riguarda la fauna ittica e le attività di pesca, si ritiene non vi siano nel merito criticità tali da essere di impedimento alla realizzazione del progetto. In particolare neppure per l'allevamento a terra in considerazione della geometria della presa dello stesso.</p>	
<p>Il Settore "Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS). Pesca nelle acque interne", ha evidenziato che i punti di campionamento del PMA presentato sono adeguati a valutare le concentrazioni di cloro all'esterno dell'impianto per la salvaguardia degli allevamenti ittici presenti a terra e nel golfo ed ha fornito ulteriori elementi prescrittivi al PMA circa la necessità di monitoraggio in continuo del cloro presso la presa degli allevamenti ittici.</p>	
<p>In relazione ai possibili impatti sulle attività di pesca e acquacoltura che l'esercizio dell'impianto potrebbe causare relativamente all'aumentato traffico marittimo, il proponente non rileva criticità per le attività produttive della pesca e dell'acquacoltura conseguenti al semplice passaggio delle navi metaniere, è comunque stata introdotta specifica prescrizione per l'istituzione di un fondo compensativo nel caso di dovessero verificare limitazioni, anche temporanee, al transito dei pescherecci o all'uso di strumenti di pesca professionali, fissi, mobili o trainanti.</p>	
<p>Si ricorda inoltre che tutta la documentazione è stata anche esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.</p>	
<p><u>TPL e collegamenti con Isola d'Elba</u></p>	
<p>Le interferenze con l'operatività del porto sono state trattate nell'ambito del macro argomento "Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)" all'interno degli argomenti 9 e 15. Per quanto emerso nel corso del procedimento non sono ravvisabili elementi restrittivi al transito dei traghetti ai quali viene comunque sempre assicurata la priorità di transito dallo stesso proponente.</p>	
<p>Si ricorda che in relazione agli aspetti di sicurezza di cui al d.lgs. n.105/2015 (c.d. normativa Seveso) l'impianto è classificato come Azienda a rischio di soglia superiore, art.15 Seveso, cui la competenza è in capo al Comitato Tecnico Regionale (CTR) presieduto dalla Direzione regionale VV.F.. Al CTR spetta infatti sia la valutazione del Rapporto di Sicurezza Preliminare e delle sue integrazioni che il rilascio del Nulla Osta di Fattibilità (art.16 e 17 Seveso).</p>	
<p>Il CTR e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, in relazione alle proprie competenze, hanno esaminato tutta la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite, e rilasciato le determinazioni di competenza con eventuali prescrizioni.</p>	
<p>IRPET a seguito delle valutazioni che asseriscono una trascurabile compromissione delle attività produttive per opera del</p>	

18	Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo
Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.	
rigassificatore ritiene insussistenti le condizioni per procedere a una stima delle ricadute socio economiche dell'opera.	

19	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti acustici in fase di cantiere (gasdotto) ed in esercizio (FSRU, impianto correzione indice di Wobbe). Carenza degli studi.	
La tematica è stata trattata dal proponente nei seguenti elaborati contenuti nella documentazione progettuale iniziale: DIS-CIV-3B-00014_r0_Sorgenti sonore PG-IT-D-00001_r0_Impatto transitorio REL-AMB-E-00010_r0-Rel Impatto acustico nonché nell'elaborato integrativo “Studio previsionale di impatto acustico – fase di esercizio” (Annesso 11, Sezione III, Paragrafo 2.9) dove è stata svolta una valutazione complessiva sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, in particolare sono stati valutati i potenziali impatti legati: <ul style="list-style-type: none"> • in fase di cantiere alle emissioni sonore per utilizzo di mezzi, macchinari di cantiere e traffico indotto, sia per quanto riguarda il progetto del Terminale FSRU Piombino, sia con riferimento alle opere connesse; • in fase di esercizio alle emissioni sonore legate sia al funzionamento dell'impianto FSRU e traffico terrestre indotto, sia al funzionamento dell'impianto di correzione indice di Wobbe. Il proponente valutata la propagazione sonora nell'intorno del cantiere, assumendo conservativamente il funzionamento contemporaneo di tutti i mezzi ed ipotizzando che essi siano ubicati in una zona baricentrica rispetto all'area di cantiere. Il proponente indica: <ul style="list-style-type: none"> • che in prossimità del cantiere si potranno avere valori di emissione sonora, sebbene percepibili, sempre inferiori ai limiti di zona; • che è previsto un Piano di Monitoraggio Ambientale del clima acustico; • che in fase di Progetto esecutivo, l'Appaltatore potrà affinare le valutazioni essendo disponibili le informazioni di dettaglio sulle lavorazioni previste e nel caso chiedere deroga e/o mettere in atto idonee misure mitigative. Il proponente indica inoltre che le misure del clima acustico in prossimità dei ricettori sono state effettuate e riportate nello studio “Studio previsionale di impatto acustico (Esercizio)” (REL-AMB-E-00002); le misure sono poi state utilizzate per verificare il rispetto dei limiti imposti dalla zonizzazione acustica del Comune di Piombino. Nel Piano di Monitoraggio Ambientale è stato previsto dal proponente un monitoraggio di verifica dell'impatto sonoro ai recettori: i rilievi consentiranno di verificare se la rumorosità indotta dal progetto risulta conforme ai limiti acustici e, in caso di superamento dei limiti ai recettori, il proponente indica che verranno attuate le specifiche misure di mitigazione. In relazione alla tipologia e alle caratteristiche del progetto in esame e dell'area di inserimento, le possibili criticità legate all'impatto acustico sono da associare alla fase di realizzazione. I risultati delle valutazioni mostrano il sostanziale rispetto di tutti i limiti di legge nel caso delle lavorazioni associate all'FSRU mentre è possibile il superamento dei limiti, con particolare riferimento al limite di immissione differenziale, nel caso della posa in opera delle tubazioni e della realizzazione dell'impianto Wobbe; in considerazione delle ipotesi cautelative assunte alla base dei calcoli è possibile ritenere che le stime forniscano valori massimali. Lo studio fornisce quindi l'indicazione di possibili accorgimenti attuabili per limitare l'impatto ai ricettori; eventuali deroghe temporanee verranno definite in fase esecutiva e verranno sottoposte agli enti competenti. Viene proposto un PMA con il dettaglio delle attività di monitoraggio sia in fase di cantiere che di esercizio. In relazione a quanto sopra ARPAT, in qualità di soggetto con competenze ambientali invitato alla CdS, ha fornito alcune prescrizioni relative alla fase di esercizio per la mitigazione degli effetti che sono state integrate nella posizione del RUR e quindi approvate in Conferenza dei Servizi. E' invece in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali. Si ricorda che tutta la documentazione è stata inoltre esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.	

20	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
<p>Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene).</p> <p>VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.</p>	
<p>Nella documentazione iniziale il proponente ha fornito una descrizione dello stato attuale della componente atmosfera. L'individuazione delle sorgenti di emissione in atmosfera riconducibili all'esercizio del terminale FSRU Piombino è stata svolta dal Proponente nel documento Studio Modellistico delle Ricadute in Atmosfera per la fase di esercizio (par. 2.5) e viene ricondotta a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - emissioni continue (generatori a bordo) legate al normale esercizio del Terminale; - emissioni di emergenza o particolari fasi diverse dal normale esercizio; - emissioni di inquinanti indotte dal traffico marittimo delle metaniere; - emissioni dai rimorchiatori utilizzati per le manovre. <p>In relazione al normale esercizio viene evidenziato che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le ricadute medie annue di NOX e le ricadute medie annue e giornaliera (90,4° percentile) di Polveri in fase di esercizio avranno degli impatti minimi / trascurabili; - le massime ricadute orarie di NOX (99,8° percentile) saranno comunque inferiori limite di legge, concentrate principalmente nell'area portuale in cui avverranno le operazioni di manovra della metaniera con i rimorchiatori a supporto. <p>Lo scenario massimo simulato è estremamente conservativo e non corrisponde ad uno scenario reale di funzionamento, bensì è stato ottenuto considerando il verificarsi della condizione emissiva più impattante (sovrapposizione delle emissioni generate dai motori della FSRU alle attività della metaniera e dei 2 rimorchiatori) per 365 giorni l'anno, al fine di simulare lo svolgimento delle operazioni delle metaniere in concomitanza con le condizioni meteorologiche più gravose dal punto di vista della dispersione degli inquinanti emessi. Nella realtà, è previsto l'approdo di una metaniera circa ogni 5/7 giorni, con relativo supporto dei rimorchiatori, con i rimorchiatori che opereranno per 4 ore al giorno in concomitanza con la presenza delle metaniere in porto.</p> <p>ARPAT in qualità di soggetto con competenze ambientali invitato alla CdS, nel contributo inviato al RUR sulla documentazione integrativa, formula alcune puntuali osservazioni e in conclusione, alla luce delle informazioni e dei chiarimenti depositati dal Proponente, ritiene che le applicazioni modellistiche abbiano permesso di ottenere stime sufficientemente attendibili dei livelli d'impatto attesi, i quali risultano al più significativi per l'inquinante NOx-NO2 in termini di concentrazioni medie orarie.</p> <p>Tenendo conto dei valori stimati e delle concentrazioni "di fondo" rappresentative dell'area, non si prefigura il raggiungimento dei corrispondenti valori limite di qualità dell'aria fissati dal D.Lgs. 155/2010; ciò è comunque vincolato alle condizioni e caratteristiche emissive ipotizzate nelle simulazioni (valore limite in emissione per gli NOx di 300 mg/Nm³), che saranno verificate e controllate nella fase di avvio.</p> <p>In relazione al monitoraggio di qualità dell'aria nel porto di Piombino si evidenzia quanto segue. La rete regionale prevede due postazioni, una di tipo industriale e una per la valutazione dell'esposizione della popolazione. Nell'ambito della Convenzione tra ARPAT e AdSP sui porti di Livorno e Portoferraio (progetto Interreg AERNOSTRUM per la definizione della qualità dell'aria in ambito portuale) sono state condotte campagne a Portoferraio (estate-inizio autunno) e a Livorno, queste ultime indicative e rispondenti ai requisiti definiti dal D.Lgs. 155/2010, per cui i risultati possono essere confrontati con i valori limite definiti dalla normativa D.Lgs. 155/2010. In esito alle campagne di misurazione svolte nel porto di Livorno nelle 5 postazioni studiate i valori degli indicatori rispettano completamente i valori limite definiti dalla normativa; i valori riscontrati in funzione della postazione monitorata si collocano tra i valori rilevati nelle postazioni di fondo della rete regionale di Livorno o intermedi tra postazioni di fondo e la postazione di traffico. <u>In base a questi dati si può ritenere che anche nel porto di Piombino i livelli di qualità dell'aria per i parametri sopra riportati siano simili.</u> Il progetto Interreg AERNOSTRUM, seppur ancora in corso, non evidenzia ad oggi informazioni diverse rispetto a quanto già rilevato e riportato sopra.</p> <p>Partendo da tali premesse lo studio ambientale redatto dal proponente risulta coerente con i contenuti del PRQA.</p> <p>In relazione agli aspetti emissivi e per quanto attiene le attività di monitoraggio e controllo nonché l'individuazione dei limiti autorizzativi, si ricorda inoltre che è in corso il procedimento per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata sottoposta in data 12.08.2022 all'esame delle competenti Autorità nazionali.</p> <p>Si ricorda infine che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tutta la documentazione è stata inoltre esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS; • è in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali. <p>Per quanto attiene la VIS, preso atto di quanto sopra in relazione agli aspetti emissivi e di qualità dell'aria, i soggetti competenti in materia ambientale di livello regionale non hanno evidenziato elementi di criticità. Nel corso del procedimento, a seguito di richiesta di integrazione di ISS, sono stati aggiornati ed implementati gli scenari emissivi con specifico riferimento alle emissioni dei rimorchiatori aggiuntivi. Si ricorda che la competenza per l'espressione della Valutazione Impatto Sanitario ex art 23 comma 2 D.Lgs. 152/06 è dell'Istituto Superiore di Sanità che partecipa alla CdS.</p>	

21	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti su Riserva e siti RN2000	
<p>L'area interessata dal progetto è situata in prossimità di 3 Siti della Rete Natura 2000, istituiti in conformità alle Direttive Habitat e Uccelli, di seguito elencati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ZSC IT5160009 “Promontorio di Piombino e Monte Massoncello” a circa 4,2 km dall’area portuale; • ZPS/ZSC IT5160010 “Orti Bottagone”, a circa 330 m dal tratto di metanodotto che le è più prossimo, in sovrapposizione ai seguenti istituti di tutela ed aree di interesse conservazionistico: Riserva Naturale Regionale “Padule Orti Bottagone”, Area umida Ramsar “Padule Orti-Bottagone”, Important Bird Area (IBA) 219 – “Orti Bottagone”; • SIC IT5160021 “Tutela del Tursiops truncatus” sito interamente marino a circa 9 km dalla area portuale; <p>E’ stato correttamente avviato il procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale (Valutazione Appropriata), tramite la presentazione della documentazione richiesta dal Settore Tutela della Natura e del Mare, che ha esaminato i contenuti dello studio di incidenza ambientale presentato dal proponente e successivamente integrato nel corso del procedimento. L’istruttoria non ha evidenziato incidenze negative significative sulle sopra citate aree, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per quanto riguarda la ZSC “Promontorio di Piombino e Monte Massoncello” ed il SIC “Tutela del Tursiops truncatus”, è possibile concludere che le incidenze rilevate sui Siti Natura 2000 siano da considerarsi non significative, non pregiudicando il mantenimento dell'integrità dei Siti stessi, con particolare riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie; • per quanto riguarda il sito ZSC/ZPS “Orti-Bottagone”, visto quanto in premessa è possibile concludere che le incidenze rilevate siano da considerarsi non significative a condizione che, al fine di evitare possibili alterazioni degli habitat della ZPS “Orti Bottagone”, nonché degli habitat di specie presenti nel tratto palustre posto a nord dell’Anpil “La Sterpaia”, frequentati dalle specie caratteristiche del Sito, i lavori per la realizzazione del metanodotto siano condotti in modo tale da escludere conseguenze sugli attuali equilibri e condizioni idromorfiche, idrologiche ed idrogeologiche dell’area d’intervento. <p>Quindi, per quanto attiene il sito ZSC/ZPS “Orti-Bottagone”, in riferimento ai seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - possibili incidenze determinate dalle operazioni di scavo sullo stato di conservazione delle specie selvatiche, nelle fasi fenologiche più sensibili del loro ciclo di vita, con particolare riferimento alle specie di interesse comunitario ed a quelle di interesse conservazionistico; - possibile incidenza determinata dalle emissioni di polveri sulle specie floristiche e faunistiche di interesse conservazionistico, sia direttamente, sia indirettamente, attraverso intorbidimento delle acque; <p>in esito al procedimento sono state previste specifiche misure di mitigazione relative:</p> <ul style="list-style-type: none"> • alle tecniche operative per l’effettuazione degli scavi afferenti la trincea per la posa del metanodotto al fine di garantire gli equilibri idrogeologici; • al periodo di effettuazione delle operazioni di scavo al fine di limitare le interferenze con la fauna selvatica; • alla bagnatura e/o copertura dei cumuli di terreno di scavo temporaneamente depositati al fine di limitare al massimo la dispersione di polveri. 	

22	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina	
<p>Le valutazioni sui potenziali effetti derivanti dallo scarico delle acque di vaporizzazione sono stati analizzati dal proponente sulla base degli esiti dello Studio modellistico di dispersione termica/chimica (si veda a tal proposito quanto indicato all’argomento successivo n.23) e riportati nella documentazione presentata: Studio ambientale e Studio di incidenza. Con la documentazione integrativa di Agosto 2022 il proponente ha fornito un aggiornamento delle indagini effettuate sulla matrice acque marine, da tale aggiornamento conoscitivo non emergono specifiche criticità ostative alla realizzazione del progetto. La documentazione integrativa comprende anche una puntuale descrizione del progetto relativo all'uso delle acque di mare per il processo di vaporizzazione del GNL: l’acqua di mare, utilizzata per la vaporizzazione del GNL, sarà addizionata a bordo della FSRU con un minimo contenuto di cloro per prevenire la proliferazione di microorganismi all’interno degli scambiatori. Il quantitativo di cloro immesso sarà al di sotto del limite di 0,2 mg/l indicato dalla normativa vigente (Rif. Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.). Il punto di prelievo e il punto di scarico si trovano a due quote differenti sullo scafo: SC2 (prelievo) a circa -8m e P1 (scarico) a circa -3m. La FSRU è dotata di una presa campione per la misurazione del contenuto di cloro allo scarico dell’acqua di mare, al fine di assicurare che gli scarichi siano conformi a quanto previsto dalla normativa vigente.</p> <p>Ai fini delle valutazioni rispetto ai potenziali impatti indotti sul comparto marino dalla presenza dello scarico in porto delle acque di vaporizzazione della FSRU, sono state condotte delle simulazioni specifiche dell’evoluzione spazio/temporale della temperatura e della concentrazione di cloro, oltre che della risospensione dei sedimenti (si veda a tal proposito quanto indicato all’argomento successivo n.23). Lo scarico sarà inoltre sottoposto a monitoraggio in continuo di cloro e temperatura; il livello di cloro sarà mantenuto inferiore al limite di legge allo scarico previsto dalla Tab. 3 All. 5 Parte III D.Lgs.152/2006.</p> <p>Le possibili <u>interferenze dirette con i fondali marini</u> sono riferibili al solo tratto sottomarino del metanodotto (di ca 1250 m) che attraversa lo specchio acqueo tra la banchina est e la costa. Per il citato tratto sottomarino, si prevede di utilizzare la tecnica</p>	

Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina

trenchless direct pipe (ovvero passando al di sotto del fondale marino senza effettuare scavi) e pertanto senza interferenze con il comparto ambientale marino. Si ritiene che la tecnica prescelta, gli accorgimenti usati e l'invio di sedimenti sabbioso-limosi a scarico consentano di minimizzare gli impatti della attività di posa in opera della condotta sottomarina.

Riguardo al potenziale incremento di turbidità delle acque dovuto alla movimentazione delle gasiere nell'area portuale, si rileva che trattasi di turbidità delle acque che nulla apporta o toglie ai fondali, ma eventualmente altera le caratteristiche degli ecosistemi planctonici e bentonici, come già oggi avviene nel porto di Piombino in assenza della FSRU, laddove il contributo originato dalle gasiere appare residuale.

Per quanto riguarda la fauna ittica e le attività di pesca, si ritiene non vi siano nel merito criticità tali da essere di impedimento alla realizzazione del progetto. In particolare neppure per l'allevamento a terra in considerazione della geometria della presa dello stesso. Le simulazioni riportano infatti le variazioni di temperatura sotto 0,5 °C già ad alcune centinaia di metri dallo scarico e quindi non paiono probabili effetti di rilievo significativo verso la presa a mare degli allevamenti (citata a "1300 metri dal punto di sversamento"). Per quanto riguarda l'immissione di cloro, considerando le diluizioni in gioco e la capacità del cloro di svolgere la funzione di tampone acido-basico delle acque marine, non sembrano prevedibili conseguenze in relazione alla variazione del pH per tutto ciò che non si trovi nelle immediate vicinanze (metri) dello scarico.

In riferimento ai possibili impatti sulla qualità delle acque di balneazione, le due acque di balneazione denominate "Pontedoro" e "Viale del Popolo" sono classificate in stato "eccellente" nella stagione balneare 2022 e nei 4 anni precedenti, dal 2018 al 2021. L'impatto dell'opera risulta esaurientemente analizzato nella documentazione integrativa in quanto, nelle tre possibili configurazioni dello scarico, la dispersione dei parametri cloro e temperatura non influisce negativamente sulla qualità delle acque di balneazione.

Non appare assumere significatività la possibile distruzione del plancton disperso nella colonna d'acqua essendo le comunità (micro)planctoniche per loro natura sottoposte a variazioni giornaliere e con capacità rigenerative molto rapide.

Nelle simulazioni di dispersione degli inquinanti e del delta termico la questione dello "spill over" di contaminanti che potrebbe influenzare anche ecosistemi lungo la costa, appare problematica ininfluenza per quanto riguarda le sostanze presenti nello scarico.

Si evidenzia che l'Allegato 8 "Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale" è stato integrato e depositato il 30/08/2022; il piano riporta l'ubicazione dei punti di monitoraggio, i parametri analitici e l'articolazione temporale del monitoraggio.

I soggetti competenti in materia ambientale, esaminato il Piano di Monitoraggio Ambientale della qualità delle acque, hanno ritenuto di fornire specifiche prescrizioni per l'implementazione dei parametri da monitorare al fine di controllare lo stato ecologico e chimico delle acque, dei punti di campionamento e per rendere i risultati rapidamente disponibili alle autorità di controllo. Anche per la matrice sedimenti è stata indicata la necessità di un monitoraggio pre e post-operam in prossimità del rigassificatore, all'imboccatura del porto, lungo la condotta sottomarina e fuori dal porto secondo la modellistica diffusionale degli inquinanti (compreso le sostanze cloroderivate). Seppur la mappatura delle biocenosi bentoniche non abbia rilevato emergenze di pregio ed abbia evidenziato una prateria di Posidonia oceanica molto degradata (matte morta), in esito al procedimento viene richiesto al Proponente uno specifico monitoraggio anche delle comunità bentoniche pre e post-operam, utile sia per la valutazione dello stato ecologico (vedi sopra) che per eventuali impatti del rigassificatore. I risultati di tale monitoraggio permetteranno di avere un quadro completo dello stato di qualità delle acque ante-operam e di verificare nel corso della operatività della FSRU quale sia la loro evoluzione.

In relazione a talune misure di mitigazione o compensazione proposte con le osservazioni si evidenzia quanto segue:

- in relazione allo scarico a mare di acque con presenza di cloro e alla proposta di chiudere il ciclo utilizzando il depuratore di ASA come impianto di trattamento delle acque (la soluzione viene ritenuta poter avere anche valenza futura per trattare attraverso fognatura interna le acque reflue delle navi che in futuro opereranno nel porto di Piombino): l'apporto consistente di acque di mare (18.000 m³/h) in un depuratore biologico di acque reflue urbane, come quello situato in area retrostante il porto di Piombino avrebbe, per effetto della salinità, un effetto tossico indesiderato sul funzionamento della sezione di trattamento biologico, rendendola inefficace; in ogni caso il trattamento non avrebbe alcuna azione depurativa sul cloro residuo in esse contenuto, che si configura come unico contaminante presente;
- in relazione allo scarico a mare di acque con presenza di cloro e alla proposta misura di mitigazione di chiudere il ciclo utilizzando il depuratore di ASA come impianto di miscelazione delle acque, al fine di alzare la temperatura dell'acqua scaricata in mare nonché disinfettare le acque reflue, abbattendo ulteriormente la presenza di eventuali batteri presenti nelle acque di scarico e diluendo ulteriormente il cloro immesso nella nave gassiera: il depuratore situato in località Ferriere non scarica all'interno del bacino portuale ma, mediante tubazione interrata, i reflui sono immessi in acque marine costiere limitrofe all'area omogenea di balneazione denominata "Viale del Popolo" IT009049012007, a circa 2 km in linea d'aria dalla banchina in cui si prevede di attraccare la Golar Tundra. La soluzione prospettata comporterebbe, per la significativa consistenza idraulica dello scarico della nave (18.000 m³/h), la necessità di predisporre una tubazione dedicata per il convogliamento dello scarico presso il punto di immissione del depuratore oltre ad elevati consumi di energia per il sollevamento del refluo dal punto di produzione fino allo scarico.

Si ricorda che tutta la documentazione è stata esaminata anche da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale; che partecipa alla CdS.

23	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Carenza delle conoscenze e degli studi idrodinamici e correntometrici dentro e fuori dalla darsena (condizioni meteo marine) ai fini dello studio della dispersione chimica e termica	
<p>Ai fini delle valutazioni rispetto ai potenziali impatti indotti sul comparto marino dalla presenza dello scarico in porto delle acque di vaporizzazione della FSRU (argomento trattato al precedente punto 22), sono state condotte delle simulazioni specifiche dell'evoluzione spazio/temporale della temperatura e della concentrazione di cloro, oltre che della risospensione dei sedimenti.</p> <p>Nello studio modellistico di dispersione termica/chimica in fase di esercizio è stata analizzata la dinamica della dispersione della temperatura e del cloro a seguito delle operazioni di rigassificazione previste all'interno dell'area portuale di Piombino (LI), legate all'entrata in funzione di una unità di FSRU tramite l'impiego di un modello numerico in grado di simulare l'evoluzione spaziotemporale della circolazione marina forzata da diverse variabili ambientali, quali vento, onde, gradienti di pressione. L'implementazione di tale modello ha consentito di analizzare la dinamica della dispersione di cloro e temperatura conseguente al rilascio di reflui dall'impianto della FSRU.</p> <p>L'obiettivo della selezione di diversi scenari, effettuata nell'ambito dello studio modellistico di dispersione termica/chimica è stata quella di estrarre un gruppo di diverse serie temporali diverse tra loro, al fine di caratterizzare in modo esaustivo la variabilità climatica nei paraggi di Piombino. Sono stati inizialmente selezionati 50 clusters e l'estensione temporale degli scenari fissata a una settimana, in quanto i processi di dispersione dello scarico della FSRU, soprattutto per quanto riguarda l'evoluzione della temperatura e della concentrazione di cloro, possono avere un tempo scala di qualche giorno. Sono stati quindi identificati 4 scenari specifici che differiscono per le condizioni di intensità e direzione di provenienza di vento e onde.</p> <p>Le simulazioni della dispersione in mare di ipoclorito sono state inoltre condotte in modo conservativo considerando una concentrazione di ipoclorito pari ai limiti di legge ed assumendo la massima portata di rigassificazione per 365. gg/anno. È stato verificato che nelle tre configurazioni alternative progettuali dello scarico non sono state riscontrate criticità per nessuno scenario meteomarinario considerato, sebbene la configurazione n.1 sia stata scartata per la possibile interferenza con gli impianti di itticoltura posti in prossimità della stessa.</p> <p>Le modellazioni numeriche svolte dall'Università di Genova hanno evidenziato come la distribuzione spaziale del gradiente di concentrazione del cloro, siano contenuti in un'area limitata. I risultati evidenziano che le concentrazioni di cloro ed i gradienti di temperatura non presentano criticità per nessuno scenario meteomarinario/istante temporale considerato alle diverse quote rispetto al fondale e che tali acque non interesseranno le aree esterne al porto.</p> <p>Inoltre, nell'ambito del suddetto studio è stata verificata la possibile mobilitazione del sedimento sul fondo del porto; anche in questo caso le verifiche realizzate hanno mostrato che le velocità indotte dallo scarico non sono in grado di mobilitare il sedimento.</p> <p>Lo scarico sarà oggetto di monitoraggio in continuo di cloro e temperatura; il livello di cloro sarà mantenuto inferiore al limite di legge allo scarico previsto dalla Tab. 3 All. 5 Parte III D.Lgs.152/2006. Si ricorda che è in corso il procedimento parallelo per il rilascio dell'AIA nazionale, l'istanza autorizzativa ai sensi del D.Lgs 152/2006, come indicato dal proponente, è stata presentata in data 12.08.2022 alle competenti Autorità nazionali.</p> <p>In relazione alla correttezza e ragionevolezza delle modellazioni svolte non sono emersi da parte degli SCA di supporto al RUR elementi da segnalare. Per quanto attiene al PMA si rimanda a quanto già indicato per l'argomento 22.</p> <p>Si ricorda inoltre che tutta la documentazione è stata anche esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.</p>	

24	Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali
Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS	
<p>L'intervento interessa prevalentemente il Sito di Bonifica di Interesse Nazionale di Piombino, perimetrato con DM 10/01/2000 e DM 07/04/2006, il quale comprende l'area industriale a terra e l'area marino portuale antistante; il collegamento alla rete gas nazionale, compresa l'infrastruttura tecnica, si estende anche in area esterna al SIN stesso. La competenza all'interno dell'area SIN, ai sensi dell'art. 252 del D.lgs 152/2006, risulta in capo al Ministero per la Transizione Ecologica Direzione Generale USSRI a cui spetta il rilascio del nulla osta per la realizzazione di Interventi ed opere nei siti oggetto di bonifica, di cui all'art. 242 ter.</p> <p>L'art. 242-ter del D.Lgs.152/06 e s.m.i. definisce la procedura per la realizzazione della tipologia di opera in oggetto nei siti oggetto di bonifica, compresi i Siti di Interesse Nazionale. La documentazione integrativa è stata predisposta, in relazione al suddetto art. 242-ter del D.Lgs.152/06 e s.m.i., secondo quanto prevede la normativa di riferimento (Decreto Direttoriale DG RIA 30 marzo 2021, n.46).</p> <p>La normativa in materia di gestione delle terre e rocce da scavo (DPR 120/2017), all'art.25, prevede - <u>qualora l'area risulti già caratterizzata</u> - che nella realizzazione degli scavi sia analizzato un numero significativo di campioni di suolo insaturo prelevati da stazioni di misura rappresentative dell'estensione dell'opera e del quadro ambientale conoscitivo. A tal fine deve essere predisposto uno specifico "piano di dettaglio" relativo alla caratterizzazione in corso d'opera. E' stato infatti presentato il documento "<u>Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino</u> (ai sensi dell'art. 25, comma 1, lett. A del D.P.R. 120/17)"; il piano descrive la caratterizzazione in corso d'opera delle TRS nel tratto di tracciato interferente con l'area SIN a terra, per verificare se le stesse abbiano i requisiti ambientali per poter essere riutilizzate in sito o se</p>	

24 Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali

Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS

debbano essere smaltite come TRS qualificate rifiuto.. Come previsto dal documento, le attività di caratterizzazione verranno realizzate durante la fase in corso d'opera del progetto. Le attività di campionamento e prelievo dei campioni ambientali saranno svolte con la partecipazione/coinvolgimento di ARPAT per le opportune attività di controllo/verifica. Il proponente prima dell'avvio dei lavori trasmetterà il cronoprogramma delle attività ad ARPAT in modo tale che tale Agenzia, qualora lo ritenga opportuno, potrà presenziare alle attività di campionamento e prelevare campioni in contraddittorio.

Si sottolinea che le aree del SIN a terra interessate dal progetto risultano essere state caratterizzate, pertanto quanto previsto dall'art.25 del DPR 120/17 è applicabile al progetto e il proponente ha correttamente seguito le procedure e ha individuato le due principali casistiche di scavi interno ed esterno al SIN ed ha conseguentemente predisposto, oltre alla Relazione Tecnica, i documenti di riferimento.

In riferimento alle misure previste per la gestione delle terre e rocce da scavo in area SIN, nello specifico ai materiali per la copertura e isolamento dei cumuli di terreno scavato, si provvederà a rendere isolati i cumuli ed evitare rilasci e dispersioni, come rappresentato nella documentazione integrativa inviata al MiTE Direzione Generale USSRI.

Nel tratto in area SIN, i terreni che – in base agli esiti della caratterizzazione in corso d'opera - risulteranno non conformi ai limiti normativi vigenti saranno oggetto di rimozione e conferimento ad impianti di recupero/smaltimento in qualità di rifiuti. Le eventuali parti di scavo rimosse saranno rinterrate con terreno acquistato e conformi ai limiti normativi vigenti per l'area di interesse. In riferimento alle potenziali interferenze tra scavi a cielo aperto ed acque sotterranee, qualora venisse rilevata la necessità di aggottare le acque eventualmente presenti all'interno della trincea scavata per l'esecuzione dei lavori, le stesse dovranno essere aggottate, caratterizzate e gestite come rifiuti conferendole ad impianti di smaltimento. Le acque sotterranee, laddove interferenti con gli scavi, saranno dunque aggottate al fine di abbassare temporaneamente il livello statico della falda e quindi permettere l'esecuzione dei lavori in condizioni favorevoli ed in sicurezza.

La documentazione è stata esaminata anche da ARPAT che ritiene che il proponente abbia fornito sufficienti chiarimenti e che abbia indicato modalità corrette.

Si ricorda che tutta la documentazione è stata anche esaminata da ISPRA in qualità di soggetto competente in materia ambientale invitata nella CdS.

Si ricorda infine che tutta la documentazione è stata istruita da MiTE Direzione USSRI, che detiene le specifiche competenze per le opere all'interno dell'area SIN, invitato in CdS.

ALLEGATO A1 – Elenco documentazione progettuale iniziale

Allegato 1 Relazione tecnica

REL-PROG-E-00001

Relazione relativa alla soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla rete nazionale di trasporto del gas naturale

ALLEGATI

PG-PSZ-D-00001

Corografia di progetto

PG-PL-3A-00001

Planimetria generale

REL-SA-E-00001

Filosofia di funzionamento, controllo e emergenza impianto

PG-PL-8A-00012

Planimetria sistema di ormeggio e posizione arredi banchina

PG-PL-4B-00008

Planimetria di progetto fondazioni punti d'ormeggio

ST-D-00001

Sezioni tipo di progetto

DIS-CIV-5B-00014

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 1

DIS-CIV-6B-00015

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 2

DIS-CIV-7B-00016

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 3

PG-PL-6A-00003

Planimetria rete antincendio

PG-PL-4A-00002

Planimetria sensori antincendio

PG-PL-1A-00030

Planimetria Generale Aree Cantieri Operativi

PG-PL-2A-00031

Planimetria generale aree logistiche/viabilità di collegamento

DIS-CIV-1A-00001

Disegni struttura di sostegno e fondazioni per manichette di scarico gas

PG-TP-D-00001

Tracciato di progetto

ANNESSI

REL-AMB-E-00020

Studio Meteomarino

REL-AMB-E-00021

Studio di propagazione del moto ondoso

REL-AMB-E-00022

Studio dell'agitazione interna portuale

REL-AMB-E-00023

Idrodinamica costiera e dell'area portuale

REL-CIV-E-00023

Relazione di calcolo per sistema di ormeggio

REL-GEO-E-00005

Relazione geologica tracciato metanodotto

Allegato 2 Studio Ambientale

1. STUDIO AMBIENTALE

REL-SIA-E-00001

Relazione Studio Ambientale

REL-AMB-E-00011

Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Esercizio)

REL-AMB-E-00010

Studio previsionale di impatto acustico – fase di esercizio

REL-AMB-E-00040

Valutazione Impatto Sanitario

REL-AMB-E-00050

Le biocenosi bentoniche costiere e le attività di pesca dell'ambiente marino dell'area del Porto

REL-AMB-E-00013

Valutazione di incremento del Traffico Navale nell'Area di Progetto

REL-AMB-E-00014

Studio Modellistico Di Dispersione Termica/Chimica In Ambiente Marino In Fase Di Esercizio presso il terminal portuale di Piombino (LI)

PG-HAB-D-00003

Cartografia di dettaglio degli habitat bentonici presenti sui fondali antistanti il porto di Piombino

1.a Sezione generale inquadramento

REL-FAUN-E-00001

Schede preliminari dei ripristini vegetazionali

REL-AMB-E-00015

Studio delle tipologie forestali e stima preliminare delle piante da abbattere

PG-TP-D-00020

Inquadramento Territoriale su ortofoto

PG-TPSZ-A-00130

Inquadramento territoriale su C.T.R. Con areali SIC, ZSC, e ZPS

PG-TPSZ-D-00002

Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS, e IBA su base C.T.R.

<u>PG-TP-D-00022</u>	Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)
<u>PG-US-D-00001</u>	Carta dell'uso del suolo
<u>PG-CVN-D-00001</u>	Carta della vegetazione
<u>PG-FAUN-D-00001</u>	Carta del valore faunistico
<u>PG-SN-D-00001</u>	Planimetria "strumenti di tutela e pianificazione nazionale"
<u>PG-TPSZ-D-00001</u>	Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, Aree Ramsar e IBA
<u>PG-PCA-D-00001</u>	Piano di classificazione acustica
<u>PG-SR-D-00001</u>	Planimetria "strumenti di tutela e pianificazione regionale"
<u>PG-PL-xE-00037</u>	Mappa delle emissioni sonore
	1.b Sezione Terminale FSRU
<u>DIS-CIV-3B-00014</u>	Planimetria sorgenti sonore
<u>DIS-CIV-3B-00015</u>	Planimetria punti di emissione in atmosfera
	1.c Sezione Opere connesse
<u>PG-IT-D-00001</u>	Impatto transitorio
<u>PG-IOU-D-00001</u>	Impatto ad opera ultimata
<u>PG-OM-D-00001</u>	Opere di mitigazione e ripristino
	2. SINTESI NON TECNICA
<u>REL-AMB-E-00005</u>	Relazione Sintesi non tecnica
	3. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE
<u>REL-PMA-E-00001</u>	Relazione PMA
<u>PG-PMA-D-00001</u>	Carta dei punti di monitoraggio
	4. TERRE E ROCCE DA SCAVO
<u>REL-AMB-E-00028</u>	Ricerca impianti di conferimento rifiuti da costruzione e demolizione e cave di estrazione inerti
	a. PROGETTO DI UTILIZZO TRS
<u>REL-PDU-E-00002</u>	Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti
<u>SENZA CODICE_ allegato</u>	Schede di campionamento dei punti di caratterizzazione delle TRS
<u>SENZA CODICE_ allegato</u>	Tabella riepilogativa dei risultati delle analisi di laboratorio dei campioni di terreno
<u>SENZA CODICE_ allegato</u>	Rapporti di prova delle analisi di laboratorio dei campioni di terreno
<u>PG-TP-D-00001</u>	Tracciato di progetto
<u>PG-TP-D-00022</u>	Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)
<u>PG-US-D-00001</u>	Carta dell'uso del suolo
<u>PG-TP-D-00002</u>	Planimetria con ubicazioni dei punti di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo (area extra SIN)
<u>PG-CGB-D-00001</u>	Carta geologica-geomorfologica
	b. PIANO DI CAMPIONAMENTO IN CORSO
<u>REL-PDU-E-00003</u>	Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 let. a del DPR 120/17)
<u>PG-TP-D-00023</u>	Ubicazioni dei tratti di tracciato in area SIN oggetto di campionamento TRS in corso d'opera
	5. VINCA
<u>REL-AMB-E-00003</u>	Studio di incidenza ambientale (comprensivo delle Appendici: Format di supporto, Dichiarazione professionista incaricato e Schede Natura 2000)
<u>PG-TPSZ-D-00001</u>	Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, Aree Ramsar e IBA
<u>PG-OF-D-00001</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su ortofoto
<u>PG-TPSZ-D-00002</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su base CTR
<u>PG-HAB-D-00002</u>	Carta della vegetazione e degli habitat in All.I Dir. 92/43/CEE
	6. RELAZIONE PAESAGGISTICA
<u>REL-AMB-E-00002</u>	Relazione paesaggistica

<u>DF--00001</u>	Documentazione fotografica
<u>DF--00002</u>	Fotoinserti
	7. VERIFICA PREVENTIVA DI INTERESSE ARCHEOLOGICO
<u>REL-ARC-E-00001</u>	Relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico
<u>PG-ARC-D-00001</u>	Carta delle evidenze archeologiche
<u>PG-ARC-D-00002</u>	Carta delle Unità di ricognizione e della visibilità dei suoli
<u>PG-ARC-D-00003</u>	Carta del potenziale archeologico
	8. PROGETTO
	a. Relazione di fattibilità tecnico-economica
<u>REL-AMB-E-00004</u>	Relazione generale del progetto di fattibilità tecnico-economica
	b. FSRU + Banchina
<u>PG-PL-3A-00001</u>	Planimetria generale
<u>PG-PL-8A-00012</u>	Planimetria sistema di ormeggio e posizione arredi banchina
<u>PG-PL-4A-00002</u>	Planimetria sensori antincendio
<u>PG-PL-5A-00004</u>	Planimetria dispositivi antincendio
<u>PG-PL-6A-00003</u>	Planimetria rete antincendio
<u>PG-PL-1A-00030</u>	Planimetria generale aree cantieri operativi
<u>PG-PL-2A-00031</u>	Planimetria generale aree logistiche viabilità di collegamento
<u>PG-PL-7A-00032</u>	Planimetria vie di fuga banchina
<u>PG-PL-4B-00008</u>	Planimetria di progetto fondazioni punti d'ormeggio
<u>ST--D-00001</u>	Sezioni tipo di progetto
<u>DIS-SA-1A-00003</u>	Viste manichette
<u>REL-CIV-E-00023</u>	Relazione di calcolo per sistema di ormeggio
<u>DIS-CIV-1B-00010</u>	Fondazioni punti di ormeggio TIPO 1
<u>DIS-CIV-2B-00011</u>	Fondazioni punti di ormeggio TIPO 2
<u>DIS-CIV-3B-00012</u>	Fondazioni punti di ormeggio TIPO 3
<u>DIS-CIV-5B-00014</u>	Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 1
<u>DIS-CIV-6B-00015</u>	Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 2
<u>DIS-CIV-7B-00016</u>	Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 3
<u>REL-GEO-E-00020</u>	Report indagini geognostiche e geofisiche
<u>REL-AF-E-00022</u>	Report rilievo batimetrico
<u>REL-AF-E-00001</u>	Report rilievo aerofotogrammetrico
<u>REL-AMB-E-00020</u>	Studio Meteomarina
<u>REL-AMB-E-00021</u>	Studio di propagazione del moto ondoso da largo in costa
<u>REL-AMB-E-00022</u>	Studio dell'agitazione interna portuale
<u>REL-AMB-E-00023</u>	Idrodinamica costiera e dell'area portuale
<u>REL-AMB-E-00024</u>	Studio di inondazione da onde di maremoto
<u>REL-SA-E-00001</u>	Filosofia di funzionamento, controllo e emergenza impianto
<u>REL-SA-E-00002</u>	Studio di depressurizzazione
	c. Opere connesse
<u>PG-PSZ-D-00001</u>	Corografia di progetto
<u>PG-TP-D-00001</u>	Tracciato di progetto
<u>REL-CIV-E-00025</u>	Relazione generale di Compatibilità idraulica
<u>REL-CIV-E-00026</u>	Attraversamento in subalveo Fiume Cornia - Valutazioni idrologiche e idrauliche e relazione tecnica di Compatibilità Idraulica
<u>REL-CIV-E-00027</u>	Analisi delle interferenze con reticolo idrografico della Regione Toscana - Relazione tecnica - illustrativa
<u>MI-SAF-D-00001</u>	Schede attraversamenti idraulici
<u>REL-PERM-E-00116</u>	RELAZIONE TECNICO-DESCRITTIVA Toc Fiume Cornia e S.P. N.40 (Prog. Km 7+254)
<u>PG-CGB-D-00001</u>	Carta geologica-geomorfologica

<u>PG-IDRO-D-00001</u>	Carta idrogeologica
<u>PG-PAI-D-00001</u>	Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico - Pericolosità frane
<u>PG-PAI-D-00002</u>	Piano gestione rischio alluvioni (PGRA)
<u>REL-SIS-E-00001</u>	Relazione sismica
<u>REL-CI-E-00002</u>	Relazione idrogeologica
<u>REL-CIV-E-00001</u>	Verifica allo scuotimento sismico
<u>REL-GEO-E-00005</u>	Relazione geologica tracciato metanodotto

Allegato 3 Documentazione per Autorizzazione Unica

	1. AUTORIZZAZIONE UNICA
<u>REL-AU-E-00001</u>	Relazione tecnica
<u>REL-AMB-E-00010</u>	Studio previsionale di impatto acustico (fase di esercizio)
	a. Sezione Generale Inquadramento
<u>PG-TP-D-00020</u>	Inquadramento Territoriale su ortofoto
<u>PG-TPSZ-A-00130</u>	Inquadramento territoriale su C.T.R.
<u>PG-TP-D-00022</u>	Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)
<u>PG-PL-xE-00037</u>	Mapa delle emissioni sonore
	2. VINCA
<u>REL-AMB-E-00003</u>	Studio di incidenza ambientale (comprensivo delle Appendici: Format di supporto, Dichiarazione professionista incaricato e Schede Natura 2000)
<u>PG-TPSZ-D-00001</u>	Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, Aree Ramsar e IBA
<u>PG-OF-D-00001</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su ortofoto
<u>PG-TPSZ-D-00002</u>	Tracciato di progetto con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA su base CTR
<u>PG-HAB-D-00002</u>	Carta della vegetazione e degli habitat in All.I Dir. 92/43/CEE
	3. RELAZIONE PAESAGGISTICA
<u>REL-AMB-E-00002</u>	Relazione paesaggistica
<u>DF--00001</u>	Documentazione fotografica
<u>DF--00002</u>	Fotoinserimenti
	4. DOCUMENTI GENERALI DI PROGETTO
<u>PG-PL-3A-00001</u>	Planimetria Generale
	5. INGEGNERIA DELLE TUBAZIONI - FSRU + BANCHINA
<u>DIS-SA-1A-00003</u>	Viste manichette
	6. INGEGNERIA NEAR-SHORE
<u>REL-CIV-E-00023</u>	Relazione di calcolo per sistema di ormeggio
<u>PG-PL-8A-00012</u>	Planimetria sistema di ormeggio e posizione arredi banchina
	7. INGEGNERIA DI SICUREZZA - FSRU + BANCHINA
<u>PG-PL-4A-00002</u>	Planimetria sensori antincendio
<u>PG-PL-5A-00004</u>	Planimetria dispositivi antincendio
<u>PG-PL-6A-00003</u>	Planimetria rete antincendio
<u>PG-PL-10A-00005</u>	Planimetria aree classificate banchina
<u>PG-PL-1A-00030</u>	Planimetria generale aree cantieri operativi
<u>PG-PL-2A-00031</u>	Planimetria generale aree logistiche viabilità di collegamento
<u>PG-PL-7A-00032</u>	Planimetria vie di fuga banchina
	8. INGEGNERIA CIVILE-BANCHINA
	a. Planimetrie di progetto
<u>PG-PL-4B-00008</u>	Planimetria di progetto fondazioni punti d'ormeggio
	b. Sezioni tipo
<u>ST--D-00001</u>	Sezioni tipo di progetto
	c. Dettagli

DIS-CIV-1B-00010
DIS-CIV-2B-00011
DIS-CIV-3B-00012

Fondazioni punti di ormeggio TIPO 1
Fondazioni punti di ormeggio TIPO 2
Fondazioni punti di ormeggio TIPO 3

DIS-CIV-5B-00014
DIS-CIV-6B-00015
DIS-CIV-7B-00016

Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 1
Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 2
Carpenteria e armature delle fondazioni TIPO 3

REL-GEO-E-00020
REL-AF-E-00022
REL-AF-E-00001

Report indagini geognostiche e geofisiche
Report rilievo batimetrico
Report rilievo aerofotogrammetrico

9. STUDI SPECIALISTICI DI IDRAULICA MARITTIMA

REL-AMB-E-00020
REL-AMB-E-00021
REL-AMB-E-00022
REL-AMB-E-00023
REL-AMB-E-00024

Studio Meteomarina
Studio di propagazione del moto ondoso da largo in costa
Studio dell'agitazione interna portuale
Idrodinamica costiera e dell'area portuale
Studio da inondazione da onde di maremoto

10. METANODOTTO

ST-D-00200
ST-D-00300
ST-D-00400
SK-001

ELENCO DISEGNI TIPOLOGICI
ELENCO IMPIANTI- Met. Collegamento FSRU Piombino, DN 1200 (48") -
DOPPIA TUBAZIONE DN 650 (26") DP 75 bar
ELENCO DISEGNI ATTRAVERSAMENTI DETTAGLIO
SCHEMA DI RETE

FASCE TIPO

PG-VPE-D-00101
PG-VPE2000-56E-00101
MI-DITTE-E-00101
PG-TP-D-00024

TRACCIATO DI PROGETTO CON VPE E STRUMENTI URBANISTICI
PLANIMETRIA CATASTALE CON VPE ED AREE DI OCCUPAZIONE
TEMPORANEA
ELENCO PARTICELLARE
Inquadramento territoriale su C.T.R. con VPE ed aree di occupazione lavori

Allegato 4 Concessione Demaniale

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10

Modello di Domanda D1
Elaborato Grafico di Dettaglio
Relazione Tecnica della Procedura S.I.D.
Estratto di Mappa p.lla 219 - 220
Estratto di Mappa p.lla 278
Visura Catastale p.lla 278
Visura Catastale p.lla 219
Visura Catastale p.lla 220
Visura Catastale p.lla 281
File "D1_192443_10238291008.ZIP" per inserimento digitale sul Portale del
Mare - S.I.D.

Allegato 5 - Rapporto Preliminare di sicurezza

MODELLO A

RIEPILOGO DELLE ATTIVITA' SOGGETTE AI CONTROLLI
PREVENZIONE INCENDI E ONERI PER LA PRESENTAZIONE
NOF

RELAZIONE TECNICA

REL-MEC-E-00100

RELAZIONE TECNICA RAPPORTO PRELIMINARE DI
SICUREZZA

ALLEGATI

ALLEGATO A.1.2

PLANIMETRIA DEI CONFINI DELLO STABILIMENTO E UNITÀ

<u>ALLEGATO A.1.4</u>	LOGICHE
<u>ALLEGATO A.2.1</u>	CURRICULUM VITAE DEL RESPONSABILE DELLA STESURA DEL RAPPORTO PRELIMINARE DI SICUREZZA
<u>ALLEGATO A.2.2</u>	COROGRAFIA DELLA ZONA
<u>ALLEGATO A.2.3</u>	POSIZIONE DEL TERMINALE SU MAPPA
<u>ALLEGATO B.3.2-A</u>	PIANTE E SEZIONI DEL TERMINALE
<u>ALLEGATO B.3.2-B</u>	PLANIMETRIE E STRUTTURA DI SOSTEGNO MANICHETTE DEL SISTEMA DI INVIO GAS IN RETE
<u>ALLEGATO B.3.2-C</u>	SISTEMA DI STOCCAGGIO E TRASFERIMENTO CARBURANTI LIQUIDI SU FSRU
<u>ALLEGATO B.3.3-A</u>	SISTEMA DI ORMEGGIO
<u>ALLEGATO B.3.3-B</u>	SCHEMA A BLOCCHI
<u>ALLEGATO C.3.1-A</u>	SCHEMI DI PROCESSO
<u>ALLEGATO C.3.1-B</u>	DATI METEOREOLOGICI 2017-2021
<u>ALLEGATO C.3.2</u>	CLASSIFICAZIONE SISMICA
<u>ALLEGATO C.4.1-A</u>	MAPPE RISCHIO IDROGEOLOGICO E DATI FULMINAZIONE
<u>ALLEGATO C.4.1-B</u>	ANALISI PRELIMINARE PER L'INDIVIDUAZIONE DELLE AREE CRITICHE (METODO A INDICI)
<u>ALLEGATO C.4.1-C</u>	ALBERI DI GUASTO
<u>ALLEGATO C.4.2</u>	ALBERI DEGLI EVENTI
<u>ALLEGATO C.4.3</u>	ELABORATI DI CALCOLO
<u>ALLEGATO C.5.2</u>	RAPPRESENTAZIONE CARTOGRAFICA DELLE CONSEQUENZE DEGLI SCENARI INCIDENTALI
<u>ALLEGATO C.7.10-A</u>	MAPPA ELEMENTI UTILI PER LA PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO
<u>ALLEGATO C.7.10-B</u>	MATRICE CAUSA-EFFETTI BANCHINA
<u>ALLEGATO C.7.11-A</u>	MATRICE CAUSA-EFFETTI E DETTAGLI SISTEMA DI CONTROLLO FSRU
<u>ALLEGATO C.7.11-B</u>	PLANIMETRIA AREE A RISCHIO DI ESPLOSIONE LATO BANCHINA
<u>ALLEGATO C.8.1-A</u>	PLANIMETRIA AREE A RISCHIO DI ESPLOSIONE FSRU
<u>ALLEGATO C.8.1-B</u>	PLANIMETRIA DEL SISTEMA DI RIVELAZIONE GAS E INCENDI LATO BANCHINA
<u>ALLEGATO D.2.2</u>	PLANIMETRIE DEL SISTEMA DI RIVELAZIONE GAS E INCENDI FSRU
<u>ALLEGATO D.4.2</u>	ANALISI DEGLI INCIDENTI INDOTTI
<u>ALLEGATO D.6.1</u>	INDICE MANUALE OPERATIVO FSRU PER LE OPERAZIONI CARGO
<u>ALLEGATO D.8.1-A</u>	PLANIMETRIA DELLE AREE LOGISTICHE E DELLA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO
<u>ALLEGATO D.8.1-B</u>	PLANIMETRIA ANTINCENDIO BANCHINA
<u>ALLEGATO D.8.2</u>	PLANIMETRIE ANTINCENDIO FSRU
<u>ALLEGATO D.9.3-A</u>	PLANIMETRIA DRENAGGIO ACQUE FSRU
<u>ALLEGATO D.9.3-B</u>	PLANIMETRIA DEI PRESIDI DI EMERGENZA, DELLE VIE DI FUGA E DEI PUNTI DI RACCOLTA (BANCHINA)
<u>ALLEGATO E.1.2</u>	PLANIMETRIA DEI PRESIDI DI EMERGENZA, DELLE VIE DI FUGA E DEI PUNTI DI RACCOLTA FSRU
<u>ALLEGATO I.2</u>	PLANIMETRIA IMPIANTO SMALTIMENTO ACQUE PIOVANE
<u>ALLEGATO I.4</u>	SCHEDE DI SICUREZZA
<u>ALLEGATO I.5</u>	QUANTITÀ MASSIME DELLE SOSTANZE PERICOLOSE
<u>ALLEGATO I.9</u>	TABELLA RIEPILOGATIVA DELLE RISULTANZE DELLE ANALISI DEGLI EVENTI INCIDENTALI
<u>ALLEGATO I.11</u>	ATTIVITÀ SOGGETTE AL CONTROLLO DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO AI SENSI DEL D.P.R. 151/2011
	DOCUMENTAZIONE, DI CUI ALL'ALLEGATO I DEL DECRETO DEL MINISTERO DELL'INTERNO DEL 7 AGOSTO 2012

Allegato 6 VVF

<u>REL-PERM-E-00100</u>	PIN 1 VALUTAZIONE PROGETTO RELAZIONE TECNICA
<u>PG-SP-10E-00001</u> <u>PG-PRG-D-00101</u>	1. ELABORATI GRAFICI GENERALI SCHEMA DI PROGETTO TRACCIATO DI PROGETTO – STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA
<u>PG-PL-50E-00102</u> <u>PG-PP-5C-00101</u>	2. ELABORATI DI LINEA PLANIMETRIA CATASTALE MECCANIZZATA PROFILO ALTIMETRICO PARTICOLAREGGIATO
<u>DIS-AT-32D-00110</u> <u>DIS-AT-18D-00116</u> <u>DIS-AT-7E-00117</u> <u>DIS-AT-10E-00118</u> <u>DIS-AT-8E-00119</u> <u>DIS-AT-6E-00120</u>	3. DISEGNI DI DETTAGLIO ATTRAVERSAMENTO DIRECT PIPE, CAVI, COND. DELL'AUTORITA' PORT. - P.I.M. STRADA AUTORITA' PORTUALE E FOSSO ATTR. TOC FIUME CORNIA, STR. COM. DEL QUAGLIOROMO, FOSSI TC_15238, TC_15179 E TC_14748, ACQU. A.S.A., S.P. N. 40 ATTRAVERSAMENTO FOSSO TC_14409 E STRADA DEL DEMANIO DELLO STATO PER LE OPERE DI BONIFICA (str. sterrata) ATTR. FOSSO DEL COSIMO, STRADA COMUNALE N.2 DEGLI AFFITTI E ACQUEDOTTI A.S.A. DN 350 E DN 125 ATTRAVERSAMENTO FOSSO TC_14502 E ACQUEDOTTO A.S.A. DN 50 ATTRAVERSAMENTO FOSSO TC_14542
<u>DIS-AT-9E-00150</u> <u>DIS-AT-4E-00151</u> <u>DIS-AT-5E-00152</u> <u>DIS-AT-10E-00153</u> <u>DIS-AT-4E-00154</u> <u>DIS-AT-4E-00155</u> <u>DIS-AT-4E-00156</u> <u>DIS-AT-4E-00157</u> <u>DIS-AT-5E-00158</u> <u>DIS-AT-5E-00159</u>	4. DISEGNI TIPOLOGICI ATTRAVERSAMENTO TIPO DI STRADE DI COMPETENZA DEL COMUNE DI PIOMBINO ATTRAVERSAMENTO TIPO DI STRADE DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE ATTRAVERSAMENTO TIPO DI STRADE DI COMPETENZA DEL DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO PER LE OPERE DI BONIFICA ATTRAVERSAMENTO TIPO DI ACQUEDOTTI DI COMPETENZA DI A.S.A. S.p.A. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CONDOTTE ANTINCENDIO DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E DI P.I.M. (PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME) S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CONDOTTE ACQUE METEORICHE DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E DI P.I.M. (PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME) S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CAVIDOTTI DI COMPETENZA DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE E DI P.I.M. (PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME) S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CAVIDOTTI INTERRATI DI COMPETENZA DI SOCIETA' ELETTRICA LIGURE TOSCANA S.r.l. ATTRAVERSAMENTO TIPO DI CORSI D'ACQUA MINORI DI COMPETENZA DEL GENIO CIVILE VALDARNO INFERIORE E COSTA ATTRAVERSAMENTO TIPO DI METANODOTTI DI COMPETENZA DI SNAM S.p.A.
<u>DIS-I-D-00050</u> <u>DIS-PQ-A-00300</u>	5. IMPIANTI a. PIL 1 PIL N.1 LOC. PORTO DI PIOMBINO - PROGETTO MECCANICO PIL N.1 LOC. PORTO DI PIOMBINO - PIANO QUOTATO E PROFILO ALTIMETRICO
<u>DIS-MEC-A-00128</u>	b. PIDI 2 - PDE PDI N.2 - PDE MISURA E FILTRAGGIO - LOC. VIGNARCA PROGETTO MECCANICO

DIS-PQ-A-00301

PDE N.2 LOC. PORTO DI PIOMBINO - PIANO QUOTATO E PROFILO
ALTIMETRICO

DIS-CIV-3B-00131

Planimetria Fondazioni opere civili

DIS-CIV-B-00141

Pozzetto per presa analizzatore DN650- Particolari ed opere accessorie

DIS-CIV-B-00153

Edificio tipo B3 - pianta, prospetti e dettagli architettonici

DIS-CIV-B-00155

Basamento candela - elaborato grafico costruttivo

DIS-CIV-D-00156

Basamento Serbatoio Gasolio - elaborato grafico costruttivo

DIS-CIV-C-00157

Basamento per Gruppo Elettrogeno - elaborato grafico costruttivo

DIS-CIV-A-00144

Pozzetto per valvola di ritegno VDR 1 - elaborato costruttivo e particolari opere accessorie

ALLEGATO A2 - Integrazioni proponente 30.08.2022

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	Tim Telecom Italia	Annesso 1	<p>Per poter dare una miglior lettura delle interferenze del metanodotto di progetto con le infrastrutture della rete di telecomunicazioni, i seguenti elaborati, già presentati, sono stati integrati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 1 (Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo – DIS-AT-18D-00116_r2) • Allegato 2 (Attraversamento Fosso del Cosimo, Strada Comunale n.2 - DIS-AT-10E-00118_r2) • Allegato 3 (Attraversamento Fosso TC_14502 e acquedotto A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r2) <p>Ha inoltre prodotto i seguenti nuovi elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 4 (Elaborato tipologico per l'attraversamento di cavi aerei e interrati di competenza TIM e/o Fibercop - DIS-AT-11E-00161_r0) • Allegato 5 (Disegno di dettaglio in cui ricade un cavo interrato - DIS-AT-6E-00121_r0).
2	Agenzia delle Dogane - Ufficio delle Dogane di Livorno Sezione Operativa Territoriale di Piombino	Annesso 2	<p>Snam richiede un tavolo di interlocuzione tecnica con l'Agenzia delle Dogane al fine di fornire le informazioni riguardo le tecnologie e gli strumenti previsti per l'intercettazione e la misurazione del GNL ai fini del controllo fiscale. Ha comunque trasmesso una breve nota in cui vengono descritte le principali procedure utilizzate attualmente nei terminali di rigassificazione in Italia per lo scarico e la misurazione del GNL immesso nella Rete Nazionale Gasdotti.</p>
3	<u>MiSE</u> – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI <u>Ispettorato Territoriale Toscana</u> -	Annesso 3	<p>Snam ha avviato la procedura amministrativa per il nulla osta richiesto. Inoltre ha integrato i seguenti elaborati con l'ubicazione dei cavi intercettati:</p> <p>Allegato 1 -Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo – DIS-AT-18D-00116_r2</p> <p>Allegato 2 - Attraversamento Fosso del Cosimo, Strada Comunale n.2 - DIS-AT-10E-00118_r2</p> <p>Allegato 3 - Attraversamento Fosso TC_14502 e acquedotto A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r2</p> <p>La Società ha inoltre prodotto le seguenti tavole grafiche di nuova emissione:</p> <p>Allegato 4 - Elaborato tipologico per l'attraversamento di cavi aerei e interrati di competenza TIM e/o Fibercop - DIS-AT-11E-00161_r0.</p> <p>Allegato 5 - Disegno di dettaglio in cui ricade un cavo interrato - DIS-AT-6E-00121_r0.</p> <p>Allegato 6 - Planimetria Catastale in scala 1: 2.000 dell'intero tracciato del metanodotto in progetto relativa alle interferenze con le linee di telecomunicazione - PG-PL-56E-00180_r0</p>
4	Genio Civile Valdarno Inferiore	Annesso 4	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 10 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato_ 1 - REL-CIV-E-00030_r0 - Analisi di “fattibilità” dell’opera in relazione al rischio da alluvioni dei corsi d’acqua</p> <p>Allegato_ 2 - REL-CIV-E-00027_r1 - Analisi delle interferenze con il reticolo idrografico della Regione Toscana - relazione tecnico - illustrativa</p> <p>Allegato_ 3 - RE-GEO-E-00040_r0 – Indagine geologica ai sensi della L.R.T. N. 65/2014, Come da regolamento di attuazione dell’art. 104 in materia di indagini geologiche di cui al D.P.G.R.T. N. 5/R/2020</p> <p>Allegato_ 4 - REL-AMB-E-00060_r0 – Relazione illustrativa di variante</p> <p>Allegato_ 5 - DIS-CIV-5B-00155_r0 – Intervento di deviazione del Fosso TC14671 nei pressi del P.D.E. n. 2 in Progetto – Elaborati Grafici di Progetto</p> <p>Allegato_ 6 - DIS-AT-32D-00110_r2 – Attraversamento Direct Pipe</p> <p>Allegato_ 7 - DIS-AT-18D-00116_r2 – Attraversamento TOC Fiume Cornia</p> <p>Allegato_ 8 - DIS-AT-7E-00117_r2 – Attraversamento Fosso TC_14409</p> <p>Allegato_ 9 - DIS-AT-10E-00118_r2 – Attraversamento Fosso del Cosimo</p> <p>Allegato_ 10 - DIS-AT-8E-00119_r2 – Attraversamento Fosso TC_14502</p> <p>Allegato_ 11 - DIS-AT-6E-00120_r2 – Attraversamento Fosso TC_14542</p> <p>Allegato_ 12 - PG-PRG-4E-00010_r0 - Carta dello Zoning Regolamento Urbanistico – Usi e trasformazione ammesse;</p> <p>Allegato_ 13 - PG-CGB-3C-00010_r0 - Carta geologica;</p> <p>Allegato_ 14 - PG-CGD-3C-00010_r0 - Carta geologico-tecnica;</p> <p>Allegato_ 15 - PG-TPSO-00001_r0 - Carta delle indagini e dei dati di base;</p> <p>Allegato_ 16 - PG-CGB-3C-00012_r0 - Carta geomorfologica;</p> <p>Allegato_ 17 - PG-IDRO-3B-00010_r0 - Carta della pericolosità idraulica;</p> <p>Allegato_ 18 - PG-IDRO-3B-00011_r0 - Carta della magnitudo idraulica;</p> <p>Allegato_ 19 - PG-IDRO-3B-00012_r0 - Carta dei battenti TR=200 anni;</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_ 20 - PG-IDRO-3B-00013_r0 - Carta della velocità della corrente TR=200 anni;</p> <p>Allegato_ 21 - PG-IDRO-D-00014_r0 - Carta delle aree presidiate da sistemi arginali, comprensiva delle aree di fondovalle fluviale;</p> <p>Allegato_ 22 - PG-IDRO-D-00016_r0 - Carta del reticolo idrografico della Regione Toscana;</p> <p>Allegato_ 23 - PG-IDRO-B-00015_r0 - Carta idrogeologica;</p> <p>Allegato_ 24 - PG-CGB-B-00013_r0 - Carta della pericolosità geologica.</p> <p>Allegato_ 25 - REL-CIV-E-00025_r1 - Interferenze dell'opera con aree censite nel "PGRA" a pericolosità da alluvioni fluviali - relazione generale di compatibilità idraulica</p> <p>Allegato_ 26 - REL-CIV-E-00026_r1 - Attraversamento in subalveo fiume Cornia Valutazioni idrologiche – idrauliche e relazione tecnica di compatibilità idraulica</p> <p>Allegato_ 27 - REL-CI-E-00002_r0 - Relazione idrogeologica e censimento punti d'acqua lungo il tracciato</p> <p>Allegato_ 28 - REL-GEO-E-00002_r0 - Relazione geotecnica tracciato del metanodotto</p> <p>Allegato_ 29 - REL-GEO-E-00003_r0 - Relazione Geotecnica PIL n.1 - Loc. Porto di Piombino</p> <p>Allegato_ 30 - REL-GEO-E-00005_r0 - Relazione geologica tracciato del metanodotto</p> <p>Allegato_ 31 - REL-GEO-E-00006_r0 - Relazione geologica PIDI n.2 - PDE- MISURA E FILTRAGGIO - Loc. Vignarca</p> <p>Allegato_ 32 - REL-GEO-E-00007_r0 - Relazione geotecnica PIDI n.2 - PDE- MISURA E FILTRAGGIO - Loc. Vignarca (relazione geotecnica impianto P.D.E.)</p> <p>Allegato_ 33 - REL-GEO-E-00008_r0 - Relazione geologica attraversamento F. Cornia con verifica al sifonamento</p> <p>Allegato_ 34 - REL-GEO-E-00009_r0 - Relazione Geologica PIL n.1 - Loc. Porto di Piombino</p> <p>Allegato_ 35 - REL-PERM-E-00020_r0 - Relazione tecnico-illustrativa attraversamento in Direct Pipe</p> <p>Allegato_ 36 - REL-PERM-E-00116_r0 - Relazione tecnico-descrittiva TOC Fiume Cornia e S.P n.40 (prog km 7+254)</p> <p>Allegato_ 37 - STD-D-00302_R1_PIDI_2 – Aggiornamento con distanze tra impianto PIDI 2 e il ciglio del Fosso Acquaviva</p>
5	Terna Rete Italia	Annesso 5	<p>Snam ha proceduto alla verifica delle "Interferenze Elettromagnetiche" in ottemperanza al D.M. del 17.04.2008, secondo la CEI EN 50443 e prende atto di quanto comunicato da parte della Società Terna Rete Italia per il proseguo delle autorizzazioni necessarie.</p>
6	RT - Settore Tutela della Natura e del Mare	Annesso 6	<p>Snam ha avviato la procedura amministrativa per l'istanza di VINCA e il versamento degli oneri.</p> <p>Ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione, per alcune richieste, rimanda anche a specifici elaborati riportati in allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Studio di Incidenza Ambientale • Carta della vegetazione e degli Habitat • Tracciato con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA • Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, aree RAMSAR e IBA • Piano di Monitoraggio Ambientale • Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale
7	SABAP Pisa e Livorno	Annesso 7	<p>Snam fornisce allegati tecnici e grafici in risposta ai punti 2 e 3.</p>
8	DIPARTIMENTO ENERGIA Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza - Divisione VII – Sezione UNMIG dell'Italia Centrale	Annesso 8	<p>Snam dichiara che nell'area interessata dal progetto non sono presenti interferenze con titoli minerari e a tal fine allega dichiarazione del progettista.</p>
9	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Ufficio Circondariale Marittimo Piombino	Annesso 9	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 12 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato_1 Studio di manovra</p> <p>Allegato_2 Descrizione sistema di illuminazione banchina</p> <p>Allegato_3 PG-PL-A-00010 Carta viabilità interna del porto</p> <p>Allegato_4 REL-CIV-E-00023 Relazione di calcolo per sistema di ormeggio</p> <p>Allegato_5 Informazioni tecniche parabordi STS</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_6 Procedure di carico LNG e disormeggio (FSRU/Metaniera)</p> <p>Allegato_7 Documenti di bordo e certificazioni statutarie nave "GOLAR TUNDRA"</p> <p>Allegato_8 Ship Organization</p> <p>Allegato_9 DIS-AT-32D-00110_r2 Attraversamento direct pipe</p>
10	Autorità di Sistema Portuale	Annesso 10	<p>Snam ha presentato documentazione integrativa sia per dare risposta alle richieste di integrazioni dell'AdSP che per fornire un approfondimento delle problematiche segnalate da AdSP (es interferenze con attività produttive esistenti).</p> <p>1) Snam fornisce l'istanza di concessione demaniale revisionata (modello D1) con una durata dell'ormeggio pari a 3 anni e 9 mesi (incluso installazione e smantellamento). Vengono forniti anche gli elaborati riguardanti le garanzie societarie. (allegati da 1 a 9)</p> <p>2) In relazione alle integrazioni fornisce specifiche risposte rimandando in alcuni casi a elaborati tecnici riportati in allegato:</p> <p>Allegato 10 - DIS-AT-4E-00162_r0 – Attraversamento di condotte di competenza dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l. con il Metanodotto DN1200 (48")</p> <p>Allegato 11 - DIS-AT-4E-00163_r0 – Attraversamento di condotte di competenza dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l. con la NUOVA RETE ANTINCENDIO</p> <p>Allegato 12 - DIS-AT-4E-00154_r2 – Attraversamento Tipo di Condotte Antincendio di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato 13 - DIS-AT-4E-00155_r2 – Attraversamento Tipo di Condotte Acque Meteoriche di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato 14 - DIS-AT-4E-00156_r2 – Attraversamento Tipo di Cavidotti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato_15 - Direct Pipe, Cavi e condotte Autorità Portuale – P.I.M. Strada Autorità Portuale e fosso</p>
11	Comune di Piombino Servizio Politiche ambientali – Allegato A Settore Programmazione Territoriale ed Economica – Allegato B	Annesso 11	<p>Snam fornisce i chiarimenti richiesti dal Servizio Politiche ambientali e dal Settore Programmazione Territoriale ed Economica del Comune di Piombino. Viene prodotta una relazione illustrativa che rimanda ad una serie numerosa di allegati tecnici e documentali:</p> <p>Allegato_01 - Carta dello zoning regolamento urbanistico</p> <p>Allegato_02 - Stralcio catastale con variante al regolamento urbanistico</p> <p>Allegato_03 - Estratto planimetria catastale area banchina</p> <p>Allegato_04 - Planimetria banchina con rilievo</p> <p>Allegato_05 - Planimetria banchina con opere in progetto</p> <p>Allegato_06 - Piping arrangement</p> <p>Allegato_07 - Disegni struttura di sostegno e fondazioni per manichette di scarico gas</p> <p>Allegato_08 - Disegni struttura in banchina per carico da gru FSRU</p> <p>Allegato_09 - Profili rete smaltimento acque meteoriche (TAV_L03)</p> <p>Allegato_10 - Rete raccolta acque meteoriche (TAV 17)</p> <p>Allegato_11 - Planimetria Illuminazione Banchina</p> <p>Allegato_12 - Specifiche e foglio dati illuminazione banchina</p> <p>Allegato_13 – Ricevuta di pagamento</p> <p>Allegato_14 - Relazione di fattibilità tecnico-economica</p> <p>Allegato_15 - Planimetria estratto di mappa catastale</p> <p>Allegato_16 - Piante prospetti e sezioni stato di fatto</p> <p>Allegato_17 - Piante prospetti e sezioni stato di progetto</p> <p>Allegato_18 - Piante prospetti e sezioni di confronto tra stato fatto e di progetto</p> <p>Allegato_19 - Planimetria sistemazione aree esterne</p> <p>Allegato_20 - Planimetria smaltimento acque piovane</p> <p>Allegato_21 - Piante prospetti e sezioni Edificio A – Architettonico</p> <p>Allegato_22 - Piante prospetti e sezioni Edificio B – Architettonico</p> <p>Allegato_23 - Piante prospetti e sezioni Air Cooler – Architettonico</p> <p>Allegato_24 - Piante prospetti e sezioni Edificio Sala Controllo – Architettonico</p> <p>Allegato_25 - Piante prospetti e sezioni Pipe Rack – Architettonico</p> <p>Allegato_26 - Piante prospetti e sezioni Edificio Sottostazione Elettrica – Architettonico</p> <p>Allegato_27 –Modello Coperture e relativi elaborati</p> <p>Allegato_29 - Relazione di asseveramento</p> <p>Allegato_30 - SNAM FSRU Italia Autodichiarazione Città di Piombino</p> <p>Allegato_31 - Strumenti di tutela e pianificazione nazionale</p> <p>Allegato_32 - Strumenti di tutela e pianificazione regionale</p> <p>Allegato_33 - Relazione Paesaggistica</p> <p>Allegato_34 – Fotoinserimenti</p> <p>Allegato_35 – Indizione CdS</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_36 – Sezione Direct Pipe Allegato_37 – Relazione tecnica Direct Pipe Allegato_38 - Piano di campionamento in corso d’opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell’art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17) Allegato_39 - Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti Allegato_40 - Aree di passaggio in area SIN Allegato_41 - Nota USSRI_07-1142_2022-0031 Data 12.08.2022 Allegato_42 - Sezione geologica tratto area SIN Allegato_44 – Report CETENA manovre nautiche nel porto di Piombino Allegato_45 - Configurazione Top View Allegato_46 - Planimetria punti di prelievo-scarico acque per sistema di riscaldamento GNL Allegato_47 - Schema di carico Allegato_48 - Relazione traffico navale Allegato_49 - Relazione di calcolo per sistema di ormeggio Allegato_50 - Tundra Permanent Certificate of Registry Allegato_51 – Relazione UNIGE (prof. Besio) Allegato_52 - Relazione Tecnica di Progetto Impianto Indice di Wobbe</p>
12	MiTE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) - DIVISIONE VII – BONIFICA DEI SITI DI INTERESSE NAZIONALE	Annesso 12	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 6 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato: Allegato 1 “Istanza di avvio del procedimento di valutazione di cui all’art. 242-ter, comma 2, del D.Lgs 152/2006, per interventi e opere di cui all’art. 242-ter, comma 1, del medesimo decreto legislativo, anche in presenza di interventi ed opere che non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo.” Predisposto secondo il Decreto Direttoriale DG RIA 30 marzo 2021, n. 46 (Definizione del formato di istanza della modulistica da compilare per la presentazione dell’istanza). Le parti compilate a cura del Proponente sono in carattere di colore blu. Allegato 2 Nota di sintesi del MiTE Dir. USSRI - Div. VII Bonifica dei Siti di Interesse Nazionale prot. USSRI_07-1142_2022-0031 del 12/08/2022. Allegato 3 Elaborato n. PG-TP-D-00001 rev.0 (Tracciato di progetto) Allegato 4 Elaborato n. PG-TP-D-00020 rev.0 (Inquadramento territoriale su ortofoto) Allegato 5 Elaborato n. PG-TP-D-00022 rev.0 (Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC)) Allegato 6 Elaborato n. PG-US-D-00001 rev.0 (Carta dell'uso del suolo - Regione Toscana) Allegato 7 Elaborato n. PG-TP-D-00010 rev.0 (Ubicazione dei punti di caratterizzazione ambientale pregressi) Allegato 8 Elaborato n. PG-PL-32E-00270 rev.0 (Aree di passaggio in area SIN) Allegato 9 Elaborato n. DIS-AT-32D-00110 rev.2 (Attrav. Direct Pipe, cavi e cond. Autorità Port. – P.I.M. Strada Autorità Portuale e Fosso) Allegato 10 Elaborato n. DIS-CIV-xE-00156 rev.0 (Sezione geologica tratto area SIN) Allegato 11 Elaborato n. PG-VPE2000-56E-00101 rev.0 (Planimetria catastale con VPE e aree di occupazione temporanea) Allegato 12 Doc. n. REL-PDU-E-00002 rev.0 “Emergenza Gas Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti”. Allegato 13 Doc. n. REL-PDU-E-00003 rev.0 “Emergenza Gas Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17)”</p>
13	ARPAT	Annesso 13	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione, per alcune richieste, rimanda anche a specifici elaborati riportati in allegato: Allegato 1 - Planimetria punti di prelievo-scarico acque per sistema di riscaldamento GNL Allegato 2 - Planimetria catastale con VPE e aree di occupazione temporanea Allegato 3 - Ubicazioni dei tratti di tracciato in area SIN oggetto di campionamento TRS in corso d'opera Allegato 4 - Rapporti di prova indagini integrative Hg Allegato 5 - Relazione tecnica del Progetto Impianto di Correzione Indice di Wobbe Allegato 6 - Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Fase di Esercizio)</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato 7 - Integrazioni alla Relazione Rel-Amb-E-00014</p> <p>Allegato 8 - Mappatura biocenosi bentoniche e rilievi pesca</p> <p>Allegato 9 - Planimetria punti di prelievo/scarico acqua mare sistema di riscaldamento GNL</p> <p>Allegato 10 - Planimetria con punti di prelievo e scarico per vaporizzatori FSRU</p> <p>Allegato 11 - Studio Ambientale</p> <p>Allegato 12 - Piano di Monitoraggio Ambientale</p> <p>Allegato 13 - Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale</p>
14	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Annesso 14	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione rimanda a specifici elaborati allegati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - INTEGRAZIONI ALLA RELAZIONE REL-AMB-E-00014 – STUDIO MODELLISTICO DI DISPERSIONE TERMICA/CHIMICA IN FASE DI ESERCIZIO PRESSO IL TERMINAL PORTUALE DI PIOMBINO (LI); - Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale; - Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale
15	Ministero dell'Interno – Dipartimento dei vigili del fuoco, soccorso pubblico e della difesa civile - Comando provinciale dei vigili del fuoco di Livorno	Annesso 15	<p>La relazione “nota di risposta” ripercorre tutte le richieste formulate e vengono introdotti ulteriori 3 punti quali “integrazioni volontarie”.</p> <p>La risposta di dettaglio ad ogni singola richiesta dei VVFF è riportata in specifici elaborati trasmessi in allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> Allegato_1 Valutazione comparativa Allegato_2 Hazop DNV Allegato_3 Elaborato di calcolo ipotesi 8R con rilasci da foro DN40 e DN200 Allegato_4 P&ID con componenti e sistemi tecnici evidenziati Allegato_5 Elaborati grafici con indicazione valvole FO/FC Allegato_6 Documentazione relativa alla logica dei controlli di sicurezza Allegato_7 Report CETENA “Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino” Allegato_8 Calcolo delle frequenze Allegato_9 Analisi Hazid Allegato_10 Albero di guasto ipotesi 6H Allegato_11 Disegni meccanici e specifica tecnica vaporizzatori LNG/Acqua mare Allegato_12 Elaborati Phast originali Allegato_13 Elaborati di calcolo PSV
16	Regione Toscana	Studio socio-economico	<p>E' stato predisposto il documento richiesto: “Valutazione dell'impatto socio-economico della realizzazione e gestione degli impianti di rigassificazione nel porto di Piombino” a cui è stata allegata la relativa Relazione di supporto.</p>

ALLEGATO A3 – Chiarimenti ed ottimizzazioni progettuali

Invio 04.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	ENAC - Prot. 0331886 del 30.08.2022	ANNESSE D Parte I D.01	Nella nota di risposta la Società proponente Snam FRSU Italia, indica che ha provveduto in data 08.09.2022 a depositare la procedura secondo quanto indicato da ENAC nella nota. SNAM allega inoltre la seguente documentazione: Allegato 1 – Lettera di trasmissione Snam FRSU Italia prot. 166 del 08.09.2022 Allegato 2 – Asseverazione Allegato 3 – Report FSRU Allegato 4 – Report Vent
2	ANAS Gruppo FS Italiane - Prot. 0336901 del 02.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE. Nessun chiarimento
3	Ministero dello Sviluppo Economico DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI RADIODIFFUSIONE E POSTALI – Prot. 0343139 del 08.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE. Nessun chiarimento
4	Comune di San Vincenzo - Prot. 0343959 del 09.09.2022	ANNESSE D Parte II D.09	CONTRIBUTO ISTRUTTORIO Snam fornisce i chiarimenti ai 7 punti evidenziati dal Comune.
5	Provincia di Livorno SERVIZIO TUTELA ED EFFICIENTAMENTO DEL PATRIMONIO E DEL TERRITORIO - Prot. 0346423 del 12.09.2022	ANNESSE D Parte I D.02	Nella nota di risposta SNAM fornisce i chiarimenti ai 9 punti indicati dalla Provincia. Vengono allegati anche i seguenti documenti: Allegato 1_DIS-AT-18D-00116_r3-Attraversamento TOC Fiume Cornia
6	Comune di Campiglia Marittima SETTORE 3 - ASSETTO DEL TERRITORIO - Prot. 0347310 del 13.09.2022	-----	Segnala CONTRIBUTO ISTRUTTORIO Nessuna risposta
7	Azienda USL Toscana Nord-Ovest - Parere del 13.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE CON RIMANDO AL PARERE DI ISS Nessuna risposta
8	Regione Toscana DIREZIONE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - Prot. 0350214 del 14.09.2022	ANNESSE D Parte II D.10	Nella nota di risposta Snam richiama quanto già indicato da ANAS e da Provincia di Livorno e alle risposte fornite da Snam stessa ai due soggetti.
9	Regione Toscana DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA Settore "Tutela della natura e del mare" - Prot. 0349289 del 14.09.2022	ANNESSE D Parte I D.03	Nella nota di risposta SNAM fornisce chiarimenti in merito ai seguenti aspetti: - modalità di rinterro della trincea di scavo per la posa del metanodotto - possibili impatti sulla qualità ambientale delle acque marino costiere

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
10	Comando Provinciale dei Vigili del fuoco - Prot. 0353846 del 16.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE. Nessun chiarimento.
11	e-distribuzione - Prot. 0352684 del 16.09.2022	ANNESSO D Parte I D.04	Nella nota di risposta SNAM prende atto di quanto dichiarato e fornisce i chiarimenti richiesti (4 punti). Allega anche la seguente documentazione: Allegato 1_ Planimetria interferenze aeree Allegato 2_ Planimetria catastale con ubicazione pali da spostare Allegato 3_ Elenco pali da spostare
12	Provincia di Livorno SERVIZIO STRATEGICO PIANIFICAZIONE TPL - Prot. 0354614 del 19.09.2022	-----	Segnala CONTRIBUTO CON PRESCRIZIONI. Nessuna risposta.
13	Azienda Servizi Ambientali (ASA) S.p.A. Prot.0355585 del 19.09.2022	ANNESSO D Parte I D.05	Nella nota di risposta SNAM prende atto di quanto indicato da ASA e fornisce i chiarimenti richiesti (4 punti). Allega anche la seguente documentazione: Allegato 0A_ SOTTOSERVIZI ASA e PROG_APPROVV_ELBA Allegato 1_ Tipologico per l'attraversamento di Acquedotti di competenza di A.S.A. S.p.A. - DIS-AT-10E-00153_r2 Allegato 2_ Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo, ACQ. A.S.A.- DIS-AT-18D-00116_r3 Allegato 3_ Attr Acquedotto ASA DN50 - DIS-AT-6E-00121_r1 Allegato 4_ Attraversamento Fosso del Cosimo, SC n.2, ACQUEDOTTI A.S.A. - DIS-AT-10E-00118_r3 Allegato 5_ Attraversamento Fosso TC_14502 e ACQUEDOTTO A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r3
14	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Prot.0355122 del 19.09.2022	ANNESSO D Parte II D.06	Nella nota di risposta SNAM fornisce i chiarimenti in relazione ai seguenti punti contenuti nella nota dell'AdSP: <ul style="list-style-type: none"> • Compatibilità dell'istanza rispetto alle concessioni demaniali preesistenti • Compatibilità e conformità dell'istanza rispetto alla pianificazione portuale vigente • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (corretta compilazione modello D1) • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (localizzazione alternativa/successiva) • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (chiarimenti impatti socio-economici nelle fasi realizzativa-operativa) • Riscontro documentazione integrativa presentata da SNAM FSRU (risoluzione interferenze con PIM) • Osservazioni in tema di safety e security (costi e tipologie delle misure di sicurezza) • Osservazioni in tema di safety e security (competenze del Prefetto e non di AdSP per compatibilità territoriale) Documentazione allegata: Allegato_1 - Interferenze con i sottoservizi esistenti in banchina
15	Provincia di Livorno - Prot.0358595 del 21.09.2022	-----	Segnala PARERE NEGATIVO del Consiglio Provinciale. Snam non fornisce elementi di risposta in merito.
16	Regione Toscana DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA - Prot. 0354874 del 19.09.2022	ANNESSO D Parte II D.08	Snam fornisce le integrazioni e i chiarimenti richiesti dal RUR ed in particolare dai seguenti soggetti: <ul style="list-style-type: none"> • Settore Genio Civile Valdarno Inferiore • Settore attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con gruppi di azione locale della pesca (FLAGS) • IRPET Allega quindi anche la seguente documentazione tecnica: Allegato_1 - REL-AMB-E-00025 - STUDI SPECIALISTICI DI IDRAULICA MARITTIMA_Studio della tracimazione Allegato_2 - DIS- CIV-A-00480 - Planimetria e prospetti progetto architettonico

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
			Allegato_3 - REL-CIV-E-00030_r0 – Analisi di fattibilità dell’opera in relazione al rischio da alluvioni dei corsi d’acqua Allegato_4 - REL-AMB-E-00014_r0 + Integrazione – Studio dispersione termica-chimica Allegato_5 - REL-PMA-E-00001_r1 – Piano di Monitoraggio Ambientale Allegato_6 - REL-AMB-E-00013_Relazione Traffico navale
17	SELT Soc. Elettrica Ligure Toscana s.u.r.l. - Prot.0366742 del 27.09.2022	-----	Segnala PARERE FAVOREVOLE CON PRESCRIZIONI. Nessun chiarimento
18	Comune di Piombino Prot. 0354524 del 19.09.2022	ANNESSE D Parte II D.07	Segnala PARERE NEGATIVO del Sindaco in qualità di Autorità Sanitaria. Snam riporta le osservazioni interdisciplinari relative al rischio di incidente rilevante sollevate al paragrafo 4 della Relazione tecnica predisposta da TERRA s.r.l. (e allegata al parere del Sindaco) e a seguire le relative considerazioni elaborate da Snam stessa.

Invio 04.10.2022

Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
REL-CIV-E-00184 Relazione illustrativa delle modifiche e ottimizzazioni progettuali	Il documento descrive le modifiche e le ottimizzazioni progettuali scaturite sia dai pareri che dalle osservazioni dei vari enti - nello specifico le richieste dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (di seguito AdSP) circa la ridefinizione dell’area in concessione demaniale all’interno della banchina est del Porto di Piombino e quella della Regione Toscana - Settore Genio Civile Valdarno Inferiore in merito alla fattibilità dell’impianto PIDI n.2-PDE in località Vignarca al fine di dimostrare che l’intervento in progetto non induca aggravio delle condizioni di rischio idraulico in altre aree. Infine, il Proponente, al fine di incrementare ulteriormente la sicurezza intrinseca di controllo dell’intero sistema, ha proposto un collegamento con un cavo in fibra ottica tra il terminale FSRU e l’impianto PDE e da qui, quindi, con il Centro di Dispacciamento e Controllo della Rete Nazionale Gasdotti di San Donato Milanese per aumentare la ridondanza dei sistemi di trasmissione oltre a quelli già previsti via rete pubblica e satellitare.
REL-AMB-E-00113-Val. Amb. Ottimizz. di Prog.	Il documento riporta le valutazioni di carattere ambientale in merito alle ottimizzazioni progettuali apportate dal Proponente e descritte nel documento “REL-CIV-E-00184 Relazione illustrativa delle modifiche e ottimizzazioni progettuali”
ANNESSE A	Contiene un aggiornamento della Concessione Demaniale Marittima. Il Proponente ha aggiornato la documentazione relativa all’istanza di Concessione Demaniale Marittima ed Occupazione Temporanea (rif. ANNESSE A.01 e ANNESSE A.02); sono state riviste le aree oggetto della richiesta di concessione demaniale (rif. ANNESSE A.03 – “Planimetria concessione demaniale banchina”) e le aree di occupazione temporanea durante i lavori (rif. ANNESSE A.04 – “Planimetria occupazione lavori banchina”).
ANNESSE B	Contiene i dettagli grafici delle sezioni tipo sia dello scavo a cielo aperto sia degli attraversamenti trenchless della posa del cavo a fibra ottica con diametro DN 50, prevista per aumentare la ridondanza di comunicazione con il Centro Snam di Dispacciamento e Controllo della Rete Nazionale Gasdotti di San Donato Milanese
ANNESSE C	Contiene elaborati specialistici in relazione alle Ottimizzazioni progettuali relative all’impianto PIL 1 in banchina e PDE in località Vignarca.

Invio 07.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022	ANNESSE D.11	Nella nota di risposta, corredata da 3 allegati, SNAM fornisce i chiarimenti in relazione ai seguenti punti contenuti nella nota di ISS: - Metodologia di valutazione degli impatti ambientali - Fase di cantiere - Fase di esercizio, atmosfera

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<ul style="list-style-type: none"> - Fase di esercizio, suoli - Fase di esercizio, acque superficiali - Valutazione tossicologica - Profili di salute ante operam - Indagine ecotossicologica

Invio 12.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	Capitaneria di Porto di Piombino VERBALE della Riunione del 19 Settembre 2022	Nota corredata da 3 allegati	<p>Nella nota di risposta, corredata da 3 allegati, SNAM fornisce i chiarimenti in relazione ai seguenti punti richieste in sede di CdS da parte della Capitaneria di Porto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - correlazione tra le mappe delle aree di danni e la compatibilità urbanistica. Chiede in particolare come si svolgeranno le operazioni sulla banchina nord; - in relazione alla mappa C.5.2 dell'allegato 5 della documentazione progettuale presentata da Snam, che mostra le varie arie di danno, chiede la rappresentazione su un'areale più ampio per comprendere le interazioni con l'imboccatura del porto stesso; - chiede chiarimenti sui sistemi automatici di blocco e depressurizzazione anche in relazione al piano di security; - chiede ulteriori chiarimenti circa le due soglie del piano di ormeggio che hanno rilevanza per le regolamentazioni di competenza della Capitaneria.

Invio 17.10.2022

	Soggetto	Documento SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	ARPAT Prot. 0354518 del 19/09/2022	Nota corredata da 6 allegati	<p>Nella nota di risposta vengono forniti alcuni chiarimenti rispetto a quanto rappresentato da ARPAT nei pareri Direzione Generale AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022 e il Parere ARPAT Dipartimento di Piombino Elba AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022.</p> <p>Allegato 0 - ARPAT Direzione Generale AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022 – Contributo preliminare</p> <p>Allegato 0 - Parere ARPAT Dipartimento di Piombino Elba AOOGR/AD Prot. 0354425 del 19/09/2022</p> <p>Allegato 1 - Parere ARPAT - Area Vasta Costa - Dipartimento di Livorno prot. PB.01.01.01/3.3-LI.01.01.01/8.1 del 13/10/2022</p> <p>Allegato 2 - Aree di passaggio in aree SIN - PG-PL-32E-00270 rev.1</p> <p>Allegato 3 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e progetto di MISO della falda del SIN di Piombino</p> <p>Allegato 4 - Sovrapposizione del tracciato di progetto e layout del cantiere del progetto di MISO della falda del SIN di Piombino</p> <p>Allegato 5 - Sovrapposizione tracciato di progetto – Nuovo collegamento a 132 kV in corrente alternata Isola d'Elba-Continente</p> <p>Allegato 6 - Attraversamento T.O.C. Fiume Cornia, Strada Com. del Quagliodromo, Acq. A.S.A. – DIS-AT-18D-00116_r3</p>

ALLEGATO A4 - Classificazione delle osservazioni in relazione ai contenuti trattati e indicazione soggetti a supporto

Principali argomenti trattati nelle osservazioni		
Presupposti – Aspetti di carattere procedurale e normativo		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
1	Le analisi e i dati energetici proposti da Snam in relazione alla produzione/fabbisogni/import ed export di gas non sono coerenti e sufficienti a supporto della necessità di rigassificatori.	IRPET
2	Scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto.	Supporto Giuridico Regione Toscana
3	Nessuna garanzie societaria di Snam FSRU che ha un capitale sociale di soli 10.000 euro. Richiesta di fidejussione a copertura eventuali danni.	Supporto Giuridico Regione Toscana
4	Conflitto di interessi nella nomina del Presidente della RT Giani a Commissario di Governo per il FSRU Piombino	Supporto Giuridico Regione Toscana
5	Mancata formalizzazione durata massima ormeggio in Porto 3 anni. Mancata indicazione localizzazione successiva.	Supporto Giuridico Regione Toscana
6	Processo partecipativo svolto a decisioni prese – mancato coinvolgimento degli enti locali nella scelta localizzativa e carenze nelle motivazioni che hanno identificato la localizzazione a Piombino. Processo partecipativo – mancata partecipazione sul progetto integrato da Snam	Supporto Giuridico Regione Toscana
7	Mancata applicazione della VIA. Il Commissario avrebbe potuto decidere in autonomia per applicazione VIA o valutazione alternativa. Mancata applicazione dell'AIA.	Supporto Giuridico Regione Toscana MITE Direzione VA
Aspetti concernenti la Sicurezza del FSRU e i contenuti del RPS (Rapporto Preliminare di Sicurezza)		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
8	Analisi di rischio svolte su nave "similare" e non su Golar Tundra	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
9	Rischio collisioni con altri mezzi navali non trattato nel RPS. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: mancanza di adeguate simulazioni e analisi modellistiche interferenze traffico navale – metaniere. Supportare con analisi numeriche le conclusioni testuali "basso rischio" o "rischio trascurabile" ecc.. Non valutato correttamente l'incremento del traffico a seguito della collocazione della FSRU.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
10	Rischio connesso ad attentati e a presenza ordigni bellici fondale darsena non trattato nel RPS.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
11	Carenze analisi compatibilità territoriale e rinvio all'AdSP del compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001. Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili Snam segnala solo la categoria F (Area entro i confini dello stabilimento - Area limitrofa allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) ma in tale area ricade invece una porzione di mare destinata all'ingresso al porto (oltre la metà) e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri (crociere e traghetti) con a bordo migliaia di persone.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Supporto Giuridico Regione Toscana Comitato Tecnico Regionale
12	Mancata analisi sicurezza impianto correzione indice Wobbe	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
13	Mancata individuazione procedure di allarme/messa in sicurezza della popolazione. Definizione di piani di evacuazione	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Supporto Giuridico Regione Toscana Comitato Tecnico Regionale
14	Mancata verifica adeguatezza strutture e infrastrutture di soccorso e protezione civile per gestione emergenza (adeguatezza vie di accesso e fuga, presidio VVFF, presidi ospedalieri adeguati ecc.)	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Settore Protezione Civile Comitato Tecnico Regionale
15	Carenze dell'analisi delle condizioni di operatività (aspetti meteorologici compresi venti dal quadrante sud-ovest che spesso determinano criticità in porto per i traghetti e fenomeni estremi come trombe d'aria) nel canale di accesso, nel bacino di evoluzione e all'ormeggio che possono risultare pericolose e quindi determinare un rischio incidentale. Con venti di scirocco i traghetti manovrano male, le metaniere offrono molto più bordo e quindi la situazione dovrebbe essere peggiore. I fenomeni estremi	Comitato Tecnico Regionale Capitaneria di Porto

	non possono più essere classificati come improbabili o rari.	Autorità di Sistema Portuale
16	Rappresentazione aree di danno nel RPS. Esiguità delle aree anche in relazione ad altri FSRU: tale circostanza fa escludere a priori effetti domino con altri impianti. Non è chiaro quali saranno le prescrizioni all'interno delle varie aree di danno anche considerando che l'inviluppo intercetta il canale di accesso al porto per un ampio tratto. Terminale OLT presenta 3 fasce: "di interdizione totale" fino a 2 miglia nautiche; "di limitazione" compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi "di preavviso" compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori.	Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali Comitato Tecnico Regionale
Aspetti relativi alle ricadute socio economiche con riferimento alle interferenze dirette e indirette sul tessuto produttivo		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
17	Impatti su attività produttive del porto e interferenze con traffici marittimi (continuità operativa e di sviluppo del porto). Impatti su sviluppo portualità turistica (approvata) esterna (Porto la Chiusa di Pontedoro).Carenze dell'analisi socio-economica.	IRPET Direzione Competitività e Autorità di Gestione Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale Capitaneria di Porto
18	Impatti su attività produttive, commerciali (turismo, itticoltura, ecc) e TPL (continuità del servizio di collegamento Isola d'Elba – pendolarismo e turistico). Carenze dell'analisi socio-economica.	IRPET Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Atmosfera Direzione Competitività e Autorità di Gestione
Aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali		Soggetti della CdS a supporto per la formulazione delle controdeduzioni
19	Impatti acustici in fase di cantiere (gasdotto) ed in esercizio (FSRU, impianto correzione indice di Wobbe). Carenza degli studi	ARPAT Settore Bonifiche e "Siti Orfani" ISPRA MiTE Direzione VA
20	Impatti sulla qualità dell'aria dovuti agli incrementi di emissioni in atmosfera (anche analisi emissioni odorigene). VIS: carenza di quadro conoscitivo e di valutazioni in conseguenza delle carenze di analisi degli aspetti emissivi e degli aspetti relativi alla clorazione delle acque marine.	ARPAT Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Atmosfera ISPRA ISS MiTE Direzione VA
21	Impatti su Riserva e siti RN2000	Settore Tutela della Natura e del Mare ISPRA MiTE Direzione VA
22	Impatti sulle acque marine – carenze quadro conoscitivo e valutativo. Mancanza studi su cloro derivati organici e loro impatti su biodiversità marina	ARPAT Settore Tutela della Natura e del Mare ISPRA MiTE Direzione VA
23	Carenza delle conoscenze e degli studi idrodinamici e correntometrici dentro e fuori dalla darsena (condizioni meteo marine) ai fini dello studio della dispersione chimica e termica	ARPAT Settore Tutela della Natura e del Mare ISPRA MiTE Direzione VA
24	Problematiche relative al SIN e alla gestione delle TRS	ARPAT

	Settore Bonifiche e "Siti Orfani" ISPRA MITE Direzione VA MITE - USSRI
--	---

ALLEGATO A5 - Elenco osservazioni con sintesi e classificazione per argomenti

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
1	Consiglieri comunali del Comune di Pisa	Prot. 0299737 del 28/07/2022	<p>Mozione - No al rigassificatore Il Consiglio comunale di Pisa:</p> <ul style="list-style-type: none"> - esprime la più completa solidarietà al Comune di Piombino (...); - afferma la propria netta contrarietà all'impianto di rigassificazione nel porto di Piombino; - trasmette al Presidente del Consiglio comunale di Piombino il presente ordine del giorno; <p><u>Impegna il Sindaco e la Giunta:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - a trasmettere al Presidente della Regione Giuni, ai Consiglieri regionali e ai Parlamentari toscani il presente ordine del giorno chiedendo loro di condividerlo e di portarlo all'attenzione dei lavori parlamentari e del Governo. 	Nessuno in particolare
2	Osservante 1	Prot. 0305175 del 03/08/2022	<p><u>Arece interessate da imposizione di servizi ed occupazione temporanea.</u></p> <p>Si rileva che: La particella 278 del Fig. 51 del Comune di Piombino, indicata tra quelle da assoggettare al provvedimento a margine, ricomprende le aree che, con atto sostitutivo di concessione demaniale marittima (atto n. 128 del Repertorio degli atti, sottoscritto il 22.10.2020 tra Piombino Industrie Marittime srl e Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale) sono state assentite in concessione alla Società sino al 2041, ivi inclusi gli specchi acquei prospicienti le relative banchine. La concessione è finalizzata alla realizzazione e gestione di un impianto per l'attività di costruzione, smantellamento, manutenzione e refitting navale. Tali attività sono tutte in corso. Superficie da asservire: 17169 mq (in corrispondenza di PIL 1) Superficie destinata ad occupazione temporanea per cantiere: 51858 mq</p> <p><u>Arece interessate da imposizione di occupazione temporanea.</u></p> <p>Si rileva che: La particella 281 del Fig. 51 del Comune di Piombino, indicata tra quelle da assoggettare al provvedimento a margine, è occupata da uno dei due capannoni (un terzo è in corso di realizzazione) costruiti dalla Società concessionaria, con risorse proprie, nell'ambito dell'attuazione del Piano Industriale che ha determinato l'assentimento della concessione sopra citata. Superficie destinata ad occupazione temporanea per cantiere: 151 mq</p> <p><u>Relazione relativa alla soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla rete nazionale di trasporto del gas naturale (REL-PROG-E-00001_Rel tecnica.pdf)</u></p> <p>Da questa documentazione progettuale, resa pubblica, è possibile rilevare le finalità di quanto sin qui riportato:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. da ottobre 2022 a marzo 2023, saranno svolte le OPERAZIONI DI ACCANTIERAMENTO che occuperanno aree delle particelle 278 (Fig. 51) e 281 (Fig. 51) impegnate dalla Concessionaria con impianti, attrezzature e lavorazioni. 2. da marzo 2023, le aree delle particelle 278 (Fig. 51) e 281 (Fig. 51) evidenziate nella Figura 5-1 - Layout di banchina della relazione sopra citata, saranno impegnate, per non meno di tre anni dalla data di entrata in esercizio della FSRU, sottraendo asset fondamentali per l'attività produttiva dello Stabilimento. <p><u>Rapporto Preliminare di Sicurezza (Allegato 5 alla documentazione di PROGETTO).</u></p> <p>Le stesse particelle sono infine individuate tra quelle dove ricadono le diverse aree di rischio previste dalla normativa applicabile.</p> <p><u>Attuale situazione concessoria</u></p> <p>Il concessionario è tenuto a rispettare gli impegni assunti sottoscrivendo l'atto sostitutivo di concessione demaniale marittima, per una attività definita nel 2014 in un Accordo di Programma Interistituzionale. Per questo motivo si rileva la necessità di urgenti indicazioni circa gli eventuali provvedimenti di qualsiasi natura che dovranno essere messi in atto per garantire la prosecuzione dell'attività industriale nelle mutate circostanze, salvaguardando i diritti del concessionario, gli investimenti realizzati, l'avviamento aziendale e le prospettive di sviluppo dell'attività esercitata.</p> <p><u>Intervento nel procedimento</u></p> <p>Ai sensi dell'Art. 9 della L. 7 Agosto 1990 n. 241 la Società Piombino Industrie Marittime Srl dichiara di intervenire nel presente procedimento per l'esercizio delle facoltà che la Legge le riconosce.</p> <p>In ragione di quanto sopra chiede la partecipazione alla CdS ai sensi della 241/90.</p>	17
3	COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA	Prot. 0308958 del 04/08/2022	<p>La prima osservazione che ci viene da fare è che l'intero Piano preliminare si basa su analisi non relative allo stato dell'impianto, ma ad un impianto con caratteristiche simili, pertanto renderebbe, a nostro parere, di fatto non attendibile l'intero documento con le relative ipotesi di rischio.</p> <p>SNAM ha definito 5 casistiche di incidenti possibili, tre relativi alla fase di riempimento del rigassificatore, due relativi alla fase dell'invio del gas naturale al metanodotto. Delle 5 casistiche solo una viene ritenuta "ragionevolmente credibile" in quanto caratterizzata "da frequenza di accanimento superiore o pari a 1x10⁻⁶ occasioni per anno".</p> <p>Noi sottoponiamo questo aspetto agli Enti in indirizzo e riteniamo che si debbano considerare anche i rischi improbabili, ma possibili.</p> <p>Nulla si dice anche sugli eventi incidentali esterni al ciclo produttivo di rigassificazione, ovvero la Snam analizza possibili incidenti dovuti al malfunzionamento dell'impianto e al trasporto del gas, mentre non individua né analizza eventi esterni al ciclo produttivo, per esempio:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il rischio di collisioni in un porto caratterizzato da un unico ingresso e da un unico bacino di evoluzione con traffici intensissimi; - il rischio legato a possibili attentati. <p>La fascia di attenzione/interdizione dunque viene individuata per il rigassificatore nel porto di Piombino in circa 500 m, ben altre sono le fasce previste dal decreto 105 del 2015 che parla di una zona di almeno 2 km da attenzione per la presenza di elementi sensibili, case, ferrovie, strade, attività produttive.</p> <p>La Snam arriva a concludere che incidenti possono verificarsi nelle aree dentro i confini dello stabilimento e area limitrofa entro la quale non sono presenti manufatti o persone, peccato però che venga ad invadere una buona parte del canale di ingresso e uscita delle navi con tanto di equipaggio e passeggeri a bordo.</p> <p>Riteniamo comunque che le compatibilità territoriali non siano state analizzate, in quanto i rischi evidenziati nel rapporto riguardano l'impianto, ma non i rischi relativi al territorio. Per questi il rapporto rinvia alla Autorità di Sistema il compito di valutare le compatibilità territoriali in quant "soggetto amministratore del bene demaniale marittimo deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale ai sensi dell'art.6 del DM 9.5.2001". La Snam richiama il DM (grandi rischi) e colloca il rigassificatore tra gli impianti a rischio di incidenti rilevanti per i quali corre l'obbligo di individuare quali siano i loro effetti sulla pianificazione territoriale. La Snam non li individua e rinvia all'Autorità di Sistema Portuale il compito di fornire gli scenari incidentali alle amministrazioni competenti in materia di pianificazione territoriale.</p>	8 9 10 11
4	Osservante 2	Prot. 0312311 del 08/08/2022	<p>Il progetto non risponde ai requisiti di pubblica utilità perché favorisce una parte della comunità a scapito di un'altra parte della comunità</p>	Nessuna in particolare
5	Osservante 3	Prot. 0314310 del 09/08/2022 e nota integrativa prot. 0319763	<ol style="list-style-type: none"> 1. Quali azioni di evacuazione e messa in sicurezza della popolazione che abita nelle zone immediatamente prospicienti la zona portuale sono previsti in caso di allarme incendio e/o fughe di gas? Quali sono le tipologie di lavorazione più rumorose e quali valori previsti per il livello di rumore della fase di trasformazione del gas? 2. Traffico navale considerato in modo superficiale e parzialmente 3. Maggiori dettagli su quantità e tipologia di emissioni in atmosfera che verranno rilasciate. Informazioni sulla rumorosità delle attività di cantiere. 	5 8

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
		del 16.08.2022	<p>4. Rischi ambientali correlati all'impianto di correzione indice di Wobbe</p> <p>5. Analisi fondali superficiale e datata (anni 90). Garanzie che l'impianto non danneggi fondali marini</p> <p>6. Le ricadute in atmosfera sono state valutate non con Golar Tundra ma con un tipologico. Chiede le analisi con nave specifica.</p> <p>7. Chiede chiarimenti su frequenza di arrivo metanieri e interferenza con traffico traghetti vista la presenza di pendolarismo con Isola d'Elba</p> <p>8. Analisi dispersione termica-chimica: la condizione meteorologica dello scenario 15 (con venti di libeccio) prevede velocità dei venti inferiore a quelli che nella realtà si verificano</p> <p>9. Viene utilizzato spesso il termine "ormaggio permanente"; si chiede l'effettiva durata della presenza in porto del terminale FSRU</p> <p>10. Chiedono il rispetto della Direttiva 2012/18/UE sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, essere informati se siano stati previsti allarmi per la popolazione in caso di incidenti. Chiediamo che la popolazione che abita nei pressi dell'impianto (quartieri Tolla alta e bassa, quartiere Cotone, Poggetto, Chiassatello, viale Regina Margherita ecc..) siano informati con assemblea pubblica da Snam dei rischi potenziali dell'impianto e che durante le medesime assemblee siano illustrati i piani di evacuazione in caso di incidenti all'impianto.</p> <p>11. Le analisi preventive che riguardano tutti i possibili rischi di tale impianto vengano effettuati sulla stessa nave per la quale Snam chiede l'inserimento dentro il porto di Piombino.</p> <p>12. In relazione alla clorazione della acque e vista altresì la presenza di un allevamento di pesce (secondo in Italia per rilevanza) siamo a chiedere una valutazione di impatto ambientale che assicuri e garantisca l'inesistenza di conseguenze sulla salute dei pesci e degli esseri umani di tali sversamenti in mare.</p> <p>13. valutazione più attenta che preveda anche possibili rischi di attentati all'impianto specifico della Golar Tundra. Ampia informativa a tutti i cittadini di Piombino ed in particolar modo a coloro che vivono nelle zone prospicienti l'impianto circa i rischi alla salute e possibili scenari di incidenti ad esso riconducibili.</p> <p>14. schema relativo alla frequenza di alcuni possibili incidenti e si fa notare che probabilità di quasi l'1% di taluni non siano rassicuranti, dal momento che l'impianto sarà collocato dentro un piccolo porto, vicino a zone residenziali densamente popolate.</p> <p>15. Chiarimento riguardo alle interferenze con la spiaggia del Quagliodromo e sua possibilità di fruizione. La dichiarazione sull'accettabilità del rischio complessivo associato all'impianto non convince. Si richiede valutazione impatto ambientale.</p> <p>16. -----</p> <p>17. richiamano i passaggi in cui si definiscono i livelli di tossicità del monossido di carbonio (in caso si bruci gas)</p> <p>18. Rispetto normativa Seveso</p> <p>19. Non deve essere rimandata la valutazione di rischio da fonti mobili. Ritorna sul tema degli allarmi e delle misure di evacuazione per la cittadinanza.</p>	<p>9</p> <p>10</p> <p>12</p> <p>13</p> <p>15</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>22</p>
6	Osservante 4	Prot. 0314540 del 09/08/2022	Approfondire la conoscenza dello stato di qualità delle acque e degli scarichi in mare anche alla luce dei possibili effetti sui siti della Rete Natura 2000 e sul santuario Pelagos	22
7	Osservante 5	Prot. 0314543 del 09/08/2022	Dettagliare incidenti con fuoriuscita in mare e aria di sostanze. Verificare l'adeguata dotazione di uomini e mezzi preposti a garantire le condizioni di sicurezza. Approfondimenti sui presidi di soccorso presenti in porto: evidenzia le carenze strutturali e di organico di quelli presenti	14
8	Osservante 6	Prot. 0315491 del 10/08/2022	Non esiste ipotesi concreta di spostamento della FSRU dalla banchina al termine dei 3 anni, il progetto è basato su incertezza progettuale non ammissibile	5
9	Osservante 7	Prot. 0315493 del 10/08/2022	Non esiste ipotesi concreta di spostamento della FSRU dalla banchina al termine dei 3 anni, il progetto è basato su incertezza progettuale non ammissibile	5
10	Osservante 8	Prot. 0316245 del 10/08/2022	<p>1. Identifica alcuni aspetti critici del progetto: pericoli derivanti da incidenti, impatti non quantificabili in fase di cantiere, impatti da incremento traffico navale (emissioni in atmosfera, impatti sui fondali e sugli ecosistemi marini, impatti sulle attività produttive legate al mare), impatti in fase di esercizio (emissioni di sostanze chimiche e/o tossiche), danni alle attività turistiche (impatto psicologico), danni esistenziali alla popolazione.</p> <p>2. Il progetto si qualifica come insostenibile a livello globale e per conseguenza anche a livello locale</p> <p>3. il progetto presenta lacune gravissime agli studi sugli impatti evidenziati da enti anche come ARPAT (non specifici e puntuali, dati o estrapolati da studi su aree circostanti per colmare l'assenza di studi ad hoc). Si propongono spesso approfondimenti in corso d'opera. Volontà di celare impatti ai cittadini.</p> <p>4. il progetto è molto carente in merito agli studi ambientali (biodiversità, acque, emissioni di vario tipo) anche dal punto di vista dell'impatto cumulativo</p> <p>5. il rigassificatore viene imposto in base ad un'emergenza che in quanto tale dovrebbe imporre soluzioni impattanti ma facilmente reversibili o poco impattanti e definitive. L'opera in oggetto appare impattante e potenzialmente irreversibile</p>	<p>9</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p>
11	Comune di Suvereto	Prot. 0316247 del 10/08/2022 e Prot. 0317385 del 11/08/2022	<p>La DCC approva l'ordine del giorno relativo all'installazione di una nave rigassificatore nel porto di Piombino che viene allegato.</p> <p>Il Consiglio Comunale di Suvereto,</p> <p>ESPRIME</p> <p>una presa di posizione contraria al progetto di installazione di una nave rigassificatore nel porto di Piombino, difettando, peraltro, ad oggi un'istruttoria amministrativa, atti, studi, pareri e/o nulla-osta;</p> <p>CHIEDE</p> <p>- al Governo a non procedere all'attuazione del progetto e alla luce del presunto accordo raggiunto tra Governo e Commissario, chiede ad entrambi di conoscerne i dettagli e di poter coinvolgere gli enti territoriali di riferimento ai tavoli che saranno organizzati su tale tematica;</p> <p>- al Commissario e agli Enti coinvolti nell'iter amministrativo di non autorizzare il progetto in questione, laddove vi fosse anche il minimo dubbio di influenze negative del medesimo in ordine anche ad uno dei dubbi sopra richiamati;</p> <p>- di avanzare richiesta nelle sedi deputate affinché l'installazione della nave rigassificatore nel porto di Piombino sia sottoposta ad un iter autorizzativo integrale e non semplificato.</p> <p><u>Impegna il Sindaco e la Giunta,</u></p> <p>nel rispetto delle competenze e prerogative delle Istituzioni superiori,</p> <p>- a monitorare lo svolgimento dell'iter amministrativo volto al rilascio del titolo autorizzatorio per l'installazione della nave rigassificatore nel porto di Piombino ed a partecipare al medesimo, laddove richiesto e/o consentito, al fine di verificare il corretto svolgimento di tutte le sue fasi di verifica e controllo, affinché siano esaminate e fornite risposte tecniche certe ed inconfutabili in ordine ai tutti dubbi sopra riportati, nonché al fine di esprimere opinioni, e/o pareri e/o prendere posizione in conformità ai principi sopra esposti di piena tutela della salute e della sicurezza dei cittadini, dell'ambiente, del lavoro e dell'economia dell'intero territorio.</p>	<p>Nessuno in particolare – aspetti procedurali e di garanzia della correttezza amministrativa</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
12	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0318655 del 12/08/2022	<p>1. Viene richiesta la VIA</p> <p>2. Incongruità tra previsioni a breve termine e dispendio di risorse. Chiedono a Snam di ritirare il progetto a Piombino</p> <p>3. Mancanza di dati a suffragio della necessità di una procedura semplificata e veloce: dati sul fabbisogno energetico nazionale, dati sulla disponibilità esistente e prevista di risorse energetiche.</p> <p>4. Rappresentazione inadeguata della realtà portuale che inficia l'analisi dei rischi: non ci sembra siano state calcolate le movimentazioni giornaliere, soprattutto quelle estive (che a noi risultano circa 120 navi il giorno). Non rappresentati gli impianti industriali vicini, come per esempio quelli della ex Magona ora Liberty con depositi di ossigeno e idrogeno così pericolosi per rischio di effetto domino, la presenza di PIM (demolizione e riparazioni navali) a meno di cento metri, la banchina a cui JSW fa arrivare i blumi e le billette per laminare acciaio.</p> <p>5. Carenze nel rapporto preliminare di sicurezza: dati e studi. Manca l'ipotesi che tanto ci preoccupa ovvero la possibile collisione con natanti di vario tipo compresa la stessa nave gasiera. Il porto è estremamente trafficato con traffici turistici, commerciali e industriali quindi mancano simulazioni: viene citato il recente incidente a Piombino che ha coinvolto un traghetto per l'Elba e un aliscafo. Manca valutazione del rischio connesso ad attentati e/o a collisioni volontarie per questo dovrebbe essere coinvolto il ministero della Difesa. L'analisi di rischio non viene fatta sulla Golar ma su una nave simile. Si dovrebbero supportare con numeri reali le conclusioni degli studi che invece spesso concludono con affermazioni del tipo "basso rischio" effetto trascurabile".</p> <p>6. Non valutati i vari rischi determinati da fattori esterni: collisioni, attentati</p> <p>7. Non credibile limitare a soli 500 metri di distanza l'area a rischio dell'impianto e all'interno di tale area non è compresa la sola categoria F del DM 09/05/2001 ma certamente le categorie superiori, per la presenza di numerose persone ed attività: cosa sorprendente anche solo se la si confronta con istruttorie e determinazioni relative a impianti analoghi nei porti e nelle acque territoriali italiane. Partendo dall'assunto che la fascia di rischio è circoscritta a soli 500 m. e che in quella fascia, oltre all'impianto, non vi siano manufatti o strutture in cui è prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone, la SNAM ritiene soddisfatta e accettabile la verifica di compatibilità con la sola categoria F del DM 09/05/2001. Nello stesso tempo domanda però all'Autorità di Sistema Portuale il compito di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale, ai sensi dell'Art. 6 del DM 09/05/2001. Nella fascia dei 500 mt. di rischi incidentali ritenuti probabili ricade una porzione di mare destinata all'ingresso al porto e al bacino di evoluzione nel quale transitano e manovrano giornalmente centinaia di navi passeggeri con a bordo migliaia di persone. Si tratta di un fattore di enorme rilevanza sotto il profilo del rischio di collisione, diretta e indiretta, che non può essere ignorato e che, in ogni caso, non può portare ad assimilare quella fascia alla categoria F del DM, ma bensì alle categorie con elevate concentrazioni di persone. <u>Visto che tutto il rapporto è preordinato a dimostrare che i rischi sono tutti circoscritti alla sola fascia dei 500 mt. tutta ricompresa nella categoria F del DM 09/05/2001 perché si chiede ad AdSP di fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali che coinvolgono aree esterne a quella portuale? Quali info dovrebbe dunque trasmettere AdSP?</u></p> <p>8. Rapporto preliminare di sicurezza: mancata attuazione Legge Seveso, in particolare alla norma richiamata dall'allegato 5 sezione F del Dlgs 105/2015 che individua in 2 km il livello di attenzione per gli elementi vulnerabili.</p> <p>9. Non valutato correttamente l'incremento del traffico a seguito della collocazione della FRSU nel Porto di Piombino e delle questioni di sicurezza. Affermazione SNAM "l'innalzamento delle navi di grande stazza potrà comportare una maggiore frequenza di impatti ad alta energia, non si ritiene possa essere critica visto il numero totale delle navi in ingresso e uscita dal porto". Tale affermazione, come la precedente riguardo al traffico, lascia alquanto perplessi considerato che il numero delle rotte totali annue indicate nella tabella è pari a 8.827 e quindi le entrate e uscite dal porto sono in numero doppio e cioè 17.654; nel mese di massimo traffico, giugno, il numero è pari a 1.449 x 2 e cioè circa 2.900 con una media giornaliera di circa 95 fra entrate e uscite, leggermente in eccesso visto che le navi di grande tonnellaggio, che sono poche, possono sostare più di un giorno; essendo il traffico concentrato prevalentemente nelle ore diurne (6 -22) risulta che il traffico orario medio è di circa 7 navi, principalmente traghetti. Detto traffico sarebbe superiore se si adottasse il criterio di attribuire un "peso" diverso alle varie classi GRT. In sostanza l'affermazione della non criticità dell'aumento delle navi di gran tonnellaggio dovrebbe essere suffragata da un'analisi di tutte le probabilità, interferenze al interno dell'area portuale fra il traffico esistente, quello delle classi GRT da 1 a 5, e quello delle navi metaniere. Da considerare che non è stato menzionato il fatto che l'installazione di FRSU genera un traffico attratto costituito da "bottoline" che andranno a fare rifornimento considerato che si prevede l'arrivo di navi metaniere con frequenza di circa ogni 5/7 giorni.</p> <p>La relazione di valutazione termina incredibilmente con l'ipotesi che "qualora durante le operazioni di manovra della navi metaniere l'ingresso e l'uscita dal porto delle altre navi dovesse essere vietato, l'operatività del porto subirebbe un im patto limitato a poche ore all'anno".</p> <p>In base a quali dati l'operatività sarebbe limitata a poche ore l'anno non è dato sapere. Le navi metaniere arrivano ogni 5/7 giorni cioè una volta a settimana e quindi 52 volte all'anno. Arrivano solo di notte? In tal caso le problematiche per manovre e ormeggi sarebbero certamente superiori e con maggiore probabilità di incidenti, specialmente in caso di maltempo, rispetto ad arrivi durante il giorno.</p> <p>10. Non correttamente valutata l'analisi delle condizioni meteo marine del porto di Piombino e la probabile presenza di ordigni bellici nel porto e nelle sue vicinanze</p> <p>11. Non attendibilità del Rapporto Preliminare di Sicurezza perché l'analisi di rischio operativa è basata sulla documentazione tecnica di una nave con caratteristiche similari e non sulla Golar Tundra</p> <p>12. Mancanza di un'analisi relativa a possibili incidenti derivanti da errore umano e per eventuali attentati</p> <p>13. il canale di ingresso al porto sarà interdetto per oltre la metà</p> <p>14. studio "ante operam" per la matrice aria. Non ci risulta sia stato effettuato dalla Snam uno studio specifico sulla situazione ambientale esistente nell'area portuale e limitrofa. Tali analisi dovrebbero riguardare il mare, la terra e l'aria e lo studio dovrebbe essere propedeutico all'avvio dei lavori. Siamo certi che la situazione per quanto attiene l'inquinamento da anidride solforosa e particolato sia già oltre i limiti imposti dalla Legge e alla luce di tali dati dovrebbero assumere le relative determinazioni.</p> <p>15. le carenze presentate nello studio fatto da SNAM persino per quanto attiene il trattamento dei rifiuti</p> <p>16. Applicazioni normative europee e delle nazioni unite ai rigassificatori: FRSU olt e Chioggia hanno aree di interdizione e di sicurezza ben più vaste in applicazione anche di normative internazionali</p> <p>17. RELAZIONE REL-CIV-E-00023 Con riferimento alle pagine 20 e 24 facciamo notare che, per la stima dei carichi dovuti alle navi di passaggio, non son stati presi in esame i traghetti che escono o entrano in porto a velocità che variano dai 7 fino ai 12 nodi, ma 3 navi che creano una situazione poco significativa. Alla pagina 21 vengono riportate alcune soglie operative che riteniamo non corrette in quanto un vento superiore ai 46 km/h comporta manovre ad alto rischio per questa tipologia di navi, si chiede di abbassare la soglia di fermata a 15 nodi ed il disormeggio a 25 nodi.</p> <p>RELAZIONE REL-PROG-E-0001</p> <p>A pagina 11 si riportano le caratteristiche del fondale dove sarà posizionato l'impianto e dove transiteranno le navi meta-niere che lo riforniranno di gas liquefatto. Nella figura 4.3 leggendo le quote batimetriche si nota che le zone adiacenti al bacino di evoluzione (circa 450 metri) ed al lato destro del bacino prospiciente la banchina Est, hanno dei pescaggi limite per le navi che dovranno rifornire la FRSU (300 metri lunghezza 45 larghezza 12,5 pescaggio) e questo potrebbe comportare problemi in fase di manovra in condizioni di vento forte, a questo proposito manca la documentazione relativa alle simu-lazioni di entrata ed uscita delle navi shuttle. I pescaggi ufficiali menzionati sulla carta nautica del porto di Piombino BA 131 indicano 19 metri per la banchina Est, area non monitorata per lavori in corso per la banchina Nord e dati inferiori, per quanto riguarda il bacino di evoluzione e del canale di ingresso i dati sono completamente difformi.</p> <p>Per maggiore sicurezza andrebbe verificato il pescaggio due volte l'anno e pubblicati i dati.</p> <p>RELAZIONE - REL-AMB-E-0024</p> <p>A pagina 7 la mappa 3.1 mostra che tutta l'area portuale ricade nell'area inondabile in caso di tsunami, sebbene l'area piombinese è classificata a scarsa sismicità manca la valutazione di un probabile evento sismico/vulcanico nell'area Ite-grea e del vulcano Marsili.</p> <p>RELAZIONE - REL-AMB-E-0014</p> <p>Non sono presenti neanche i sensori, almeno 4 secondo noi, per rilevare la temperatura e la percentuale di cloro disciolto nell'acqua da posizionarsi in prossimità dell'imboccatura del porto ed all'interno della darsena Nord per avere un dato effettivo di entrambe i valori.</p> <p>RELAZIONE - REL-CIV-E-0023</p> <p>Per i dati riferiti ai venti ed al moto ondoso, pag. 11, 12 e 13 Fig. 8.1 8.2 e 8.3 manca l'analisi dei dati giornalieri del periodo di riferimento per poterli confrontare con quelli di altre stazioni meteo.</p> <p>RELAZIONE REL-AU-E-00001</p> <p>A pagina 19 della relazione, al punto 4.1.1.1 si legge che l'impianto potrà svolgere "Servizio di carico GNL su nave metaniera di piccola taglia (Small Scale) questa è richiamata in diverse relazioni ma non si legge nessuna procedura di sicurezza né altra procedura riferita all'ancoraggio, ormeggio, trasbordo del prodotto e disormeggio. Anche per le me-taniere non si legge nessun dato sulle eventuali zone di ancoraggio.</p> <p>A pagina 45 si legge che la banchina dove dovrebbe essere posizionato l'impianto è "inutilizzata", in realtà è una banchina in uso alla società P.I.M</p> <p>RELAZIONE REL-MEC-E-00100 201064C-053-RT-1900-0100 - RELAZIONE TECNICA LEGGE 105</p> <p>La figura 6 a pagina 26 descrive l'area di danni in caso di possibile incidente, si chiede di specificare se tali zone costitui-ranno impedimento o restrizioni nella navigazione in quanto restringeranno di circa 200 metri l'area di</p>	<p>1</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>20</p> <p>22</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>ingresso al porto RELAZIONE REL-AMB-E-00013 A PAGINA 15 La relazione termina con una frase che denota l'assoluta ignoranza dei traffici passeggeri del nostro porto ed anche una arroganza di fondo "Qualora durante le operazioni di manovra delle navi metaniere l'ingresso e l'uscita dal porto delle altre navi dovesse essere vietato, l'operatività del porto subirebbe un impatto, limitato tuttavia a poche ore all'anno" ricordo che sulle navi passeggeri vengono spesso trasportati pazienti che si recano negli ospedali della provincia per terapie o accertamenti medici ed inoltre che i cittadini ed i lavoratori da e per l'isola d'Elba hanno diritto alla mobilità senza dover aspettare eventuali manovre delle metaniere . Dalle relazioni tecniche si denota una fretta per preparare l'infrastruttura, il relatore parla di uso di tubi di diverse sezioni per approntare il metanodotto perché per usare misure uniformi sarebbe stato necessario attendere circa dieci mesi.</p> <p>18. E' necessaria un'analisi più accurata delle citate cause iniziatrici e delle loro frequenze di accadimento. l'analisi di rischio sia stata condotta senza un sopralluogo alla nave che dovrà funzionare da rigassificatore. 60 m tra poppa nave e banchina Nord appaiono insufficienti per un'evoluzione in sicurezza dei rimorchiatori, se il cunicolo è al di sopra del piano di banchina, presenta probabilità di rottura ad urti acci-dentali non trascurabile, con conseguenze da valutare per il tubo al suo interno. Progetto da rivedere. E' necessaria una valutazione più accurata sia della frequenza di generazione del BOG, sia dell'affidabilità ed efficacia dei sistemi per contenerlo sia delle quantità e conseguenze dei possibili rilasci di metano verso l'ambiente interno ed esterno al rigassificatore. L'impianto dovrebbe essere autorizzato solo a fronte di una scelta progettuale definita circa l'utilizzo o meno dell'ipoclorito di sodio. mancano elementi quantitativi per giustificare la non considerazione degli RPT nell'Analisi di Rischio.non è assolutamente accettabile trascurare i rilasci dovuti a rottura totale, sia perché non è possibile escluderli come conseguenza di eventi quali: collisioni catastrofiche, esplosione pompe, sabotaggi, caduta aerei, eventi bellici ... sia perché sono quelli cui sarebbero associati i maggiori danni, con conseguente grande contributo al rischio totale.</p>	
13	CGIL Grosseto	Inviato per mail	<p>Ritiene che le le compensazioni dovranno essere concordate e realmente finanziate prima dell'autorizzazione al progetto.</p> <p>Rischio incidenti gravi. Dalla documentazione fornita dalla società Snam, non risulta agli atti una valutazione relativa a incidenti gravi dovuti a veicoli "aerei" (aerei, elicotteri etc...), che a nostro avviso deve essere presa in considerazione per delimitare la zona ad alto rischio, a tal proposito alleghiamo parti di studi fatti da parte di enti universitari...palla di fuoco ...l'incendio risultante da una perforazione di circa 3 metri di diametro di un serbatoio di GNL da 25000 metri cubi, occuperebbe un'area di 340 m di raggio massimo attorno alla nave, brucerebbe per 5 minuti, rilasciando 1,5TW di calore al minuto, e causando danni significativi per incendio di materiale combustibile (ma sub-letali per le persone data la radiazione termica di 5 kW/m2) entro un raggio di 1.1 Km. Entro mezzo chilometro dalla nave il calore sarebbe incompatibile con la vita umana (radiazione termica di 10 kW/m2)". un'esplosione di tale portata potrebbe causare danni gravi sia ai passeggeri in partenza, sia ai lavoratori che operano sul porto di piombino, infatti la distanza tra la partenza dei traghetti e le attività produttive limitrofe è di circa 1,5KM.</p> <p>Per tali ragioni riscontriamo carenze importanti ovvero: 1) un piano di evacuazione cittadino e/o della zona 2) un sistema viario interno al porto insufficiente e/o inesistente 3) un sistema viario esterno sufficiente per gestire il corretto deflusso dei cittadini e l'arrivo di mezzi di Pronto soccorso. 4) L'assenza di un punto di protezione civile e di primo soccorso all'interno dell'area portuale</p> <p>Cloro e Acqua Raffreddata. rihidiamo la proposta di chiudere il ciclo utilizzando il depuratore di ASA come impianto di trattamento e/o miscelazione delle acque. La prima soluzione, quella di un adeguamento dell'impianto di depurazione, potrebbe avere anche una valenza futura per trattare attraverso una fognatura interna il trattamento delle acque reflue delle navi che in futuro opereranno nel porto di Piombino. La seconda "miscelazione delle acque di scarico del depuratore" permetterebbe di alzare la temperatura dell'acqua scaricata in mare, e dall'altro lato, disinfettare le acque reflue abbattendo ulteriormente la presenza di eventuali batteri presenti nelle acque di scarico, diluendo ulteriormente il cloro immesso nella nave Gassiera.</p> <p>Operatività del Porto • interdizione alla navigazione, sarebbe inaccettabile il blocco del porto di piombino per tutta la durata delle operazioni di arrivo, scarico e partenza della nave metaniera, ovvero 4 ore di manovra della nave metaniera in ingresso e uscita e ulteriori tempo per lo scarico (indicato dalle 24/48 ore), per completare le operazioni di scarico della nave metaniera. Se così fosse si genererebbero danni incalcolabili per i cittadini Elbani per quanto riguarda la continuità territoriale, danni all'istruzione (pendolarismo insegnanti) alla sanità per quanto riguarda il pendolarismo del personale sanitario e ambulante, e al turismo nel periodo estivo per quanto riguarda il traffico passeggeri, e in alcuni casi anche danni per i pescherecci che hanno base nel porto di Piombino e ai traffici marittimi. Se il blocco fosse realmente per tutta la durata delle operazioni (arrivo, scarico e partenza) la nostra organizzazione sindacale esprime da subito parere negativo al progetto, se invece il blocco fosse solo per le operazioni di manovra occorre comunque capire bene le interferenze e gli orari e le procedure di ingresso e uscita dal porto durante tali manovre e le procedure di sicurezza previste.</p> <p>• Utilizzo Banchina PIM, Utilizzo banchina da parte di altri operatori. Come evidenziato, l'impegno della banchina per circa 3 anni , potrebbe causare problemi per le acciaierie , infatti se pur in deroga, attualmente la banchina viene utilizzata dalla Compagnia Lavoratori Portuali di Piombino e Piombino Logistic per l'approvvigionamento delle materie prime necessarie per l'acciaieria. Inoltre serve capire come le attività di PIM potrebbero essere compromesse dalla presenza del Gassificatore nelle aree in concessione a PIM. Per tali ragioni le istituzioni chiariscano come intendono risolvere il problema garantendo la continuità operativa e lavorativa del porto in tutte le sue articolazioni.</p> <p>Opere di compensazione Per quanto concerne le opere di compensazioni , oltre a quelle contenute nel memorandum della Regione Toscana illustrate durante l'incontro svolto con il commissario, siamo a riconfermare quanto proposto in tale riunione a integrazione delle proposte, ovvero: 1) le opere di compensazione non possono essere opere già previste negli accordi di programma, in quanto tali opere sono già dovute al territorio. 2) occorrono opere innovative che permettono di risolvere problemi ambientali ovvero: Impianto di desalinizzazione di grandi dimensioni Utilizzare la dorsale che Snam Potenziare il depuratore di Piombino Impianto trattamento plastiche a Piombino e terre da bonifica: Bonifiche Piombino il centro nazionale della produzione dell'idrogeno green. costruire a Piombino la prima acciaieria a idrogeno d'Italia attraverso la sinergia con Snam Potenziare il sistema di assistenza nell'emergenza Presidio VVF a Piombino Prevedere nell'area portuale un punto di prima assistenza e di protezione civile</p>	10 13 14 17 18 22
14	Osservante 9	Prot. 0318672 del 12/08/2022	<p>Inquinamento dentro al Porto dovuto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • fuoriuscite di gas o di altre sostanze nel passaggio dalla metaniera al FSRU • rilascio di cloro in mare in quantità non ben definite 	20 22
15	Osservante 10	Prot. 0318676	Sicurezza: pericolo per chi vive a 800 metri dal FSRU	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
		del 12/08/2022	Il progetto non risponde ai requisiti di interesse collettivo o di pubblica utilità perché favorisce solo una parte della comunità.	16
16	Osservante 11	Prot. 0318679 del 12/08/2022	Impatto sul turismo per la presenza della nave metaniera: <ul style="list-style-type: none"> le navi da crociera non potranno più attraccare impatti sul commercio locale Chiede la revoca del procedimento	17 18
17	Osservante 12	Prot. 0318653 del 12/08/2022	Progetto approssimativo e potrà essere completato da Snam solo quando la finestra partecipativa sarà chiusa. Non potranno essere fatte osservazioni da parte dei cittadini sul progetto integrato.	6
18	Osservante 13	Prot. 0318651 del 12/08/2022	Osservazioni alla relazione tecnica: <p>Una parte di gas fluirà nel metanodotto e una parte sarà commercializzato ma non sono indicate le relative porzioni né la quantità di navi che opereranno in porto così risulta non facile quantificare l'inquinamento ambientale indotto.</p> <p>Progetto superficiale senza dati oggettivi.</p> <p>Rischio incidenti rilevanti dovuto al traffico delle metaniere unitamente a mercantili, pescherecci e traghetti.</p> <p>Presenza di venti che determinano problemi di sicurezza anche in porto per le manovre allo stato attuale.</p> <p>L'evento incidentale dovuto ad una collisione è da tenere seriamente in considerazione ma invece viene ignorato</p>	9 15
19	Osservante 14	Prot. 0318654 del 12/08/2022	Procedura illegittima: il progetto è incompleto e i termini per completarlo scadono dolo la chiusura della finestra partecipativa. I cittadini non potranno formulare osservazioni su un progetto completo.	6
20	WWF	Prot. 0318652 del 12/08/2022	Possibili impatti sul Sito Natura 2000 ITS160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, distante ca. 330 m dal tracciato dell'opera, richiede la massima cautela al fine di rispettarne i valori di biodiversità e gli impegni assunti al riguardo dall'Italia a livello europeo ed internazionale: <ul style="list-style-type: none"> - i dati presenti nella relazione Ambientale sono di 10 anni fa e quindi vengono omesse specie che invece risultano presenti (es falco pescatore). Rappresenta che il Piano di gestione della Riserva è in fase di approvazione - non è esplicitata la tecnica di attraversamento del fosso cosimo ma sembra in trenchless: non vengono indicate modalità di dettaglio ed eventuali impatti sulle specie - stesse considerazioni per il Fiume Cornia anche se è evidente che trattasi di trenchless. Si sottolinea che la gestione dei livelli idrici è la principale criticità indicata nella stessa Relazione Ambientale al paragrafo 5.2.2.5.1., pertanto eventuali interazioni con il fiume, il canale e/o le falde vanno valutate in maniera puntuale e con opportuni studi idrogeologici supportati da rilievi ad hoc, che per quanto riguarda le falde acquifere NON sono stati riportati in alcun modo nella Relazione ambientale e nella documentazione presentata. Questo al fine imprescindibile di evitare che vengano intaccate le falde che alimentano i pozzi della parte est degli Orti e quelli dentro il Bottagone, indispensabili (soprattutto quelli degli Orti) a mantenere la presenza dell'acqua in palude quando il Fosso Cosimo non riesce a far risalire l'acqua dal mare per mancanza di vento di scirocco o a causa del frequente insabbiamento della foce. In questo contesto, è necessaria una approfondita analisi dei suoli per assicurarsi che sommovimenti pedologici di terreni potenzialmente inquinati da metalli pesanti percolati dalle vicine discariche e dagli impianti del SIN non si riversino per ruscellamento o percolazione negli acquiferi collegati funzionalmente al Padule. - emissioni sonore a 300 metri dall'osi possono incidere negativamente nel periodo di nidificazione - le emissioni di polveri in fase di cantiere potrebbero alterare la qualità delle acque del padule. Gli accorgimenti indicati come tali al paragrafo 5.4.3.1 dovrebbero pertanto essere resi obbligatori durante tutte le lavorazioni di scavo e movimentazione previste tra il km 4 e il km 8 del tracciato. - Non si coglie inoltre la necessità di provvedere all'adeguamento di due strade esistenti (raffigurate in verde a pag. 3 dell'allegato tecnico "Tracciato di progetto") collocate tra il tracciato del gasdotto e il fiume Cor-nia, che viceversa potrebbero aumentare il disturbo acustico e le emissioni in atmosfera fino al margine settentrionale della Riserva. - I possibili impatti sulla fauna da parte dei veicoli in fase di cantiere non sono adeguatamente quantificati. - In fase di esercizio, non si può nemmeno trascurare l'effetto cumulativo di frammentazione degli habitat, in particolare per l'avifauna, causato dalla barriera (seppur parziale) rappresentata dall'ampiamiento significativo delle strutture in località Vignana per la realizzazione dell'impianto di corezione dell'indice di Wobbe. Le sue ragguardevoli dimensioni (fino a 48 m di lunghezza per 9 di altezza, per una superficie verticale complessiva di quasi 500 mq), seppure a distanza di ca. 500 m dal limite meridionale della Riserva, combinate con la presenza di altre infrastrutture di notevoli dimensioni sul lato ovest (ex centrale ENEL nonché delle linee elettriche seppure dismesse che inopportuno ancora attraversano la Riserva, possono rappresentare un ulteriore elemento di frammentazione degli habitat del Sito Natura 2000 e riducono l'accessibilità a specie anche molto mobili come i fenicotteri, con un potenziale aumento degli impatti sulle linee elettriche residue. - andrebbero previste opportune misure di compensazione rispetto agli impatti evidenziati (ad esempio rimozione definitiva di altri elementi di frammentazione che attual-mente affliggono la Riserva senza alcuna funzione quali i tralicci e le linee elettriche residue). 	21
21	Arcipelago Toscano di ITALIA NOSTRA	Prot. 0319760 del 16/08/2022	Studi ambientali approssimativi: dalla documentazione rilasciata dal proponente non si evince alcun riferimento quantitativo che possa indurre una valutazione dei parametri fondamentali che indicano l'eventuale impatto. Per il rigassificatore all'interno del porto di Piombino sarebbe fondamentale conoscere il regime correntometrico di dettaglio attraverso il posizionamento di alcuni correntometri nella zona interessata. Considerato il delta termico di rilascio dell'acqua e l'immissione di acqua clorata sarebbe necessario conoscere anche le biocenosi del fondale, attraverso campionamenti, in modo da monitorare nel tempo eventuali cambiamenti e correggere il progetto in corso d'opera <p>Uno dei primi problemi è rappresentato dall'aspirazione forzata di acqua di mare dalla darsena; questo provoca una distruzione del plancton disperso nella colonna d'acqua. Il committente assicura che la differenza di temperatura si disperde molto velocemente: tale affermazione, alla quale non possiamo rispondere a causa della mancanza di dati, confermerebbe un ricambio della massa d'acqua all'interno della darsena molto rapida che garantirebbe un giusto idrodinamismo all'interno del porto. Quindi la simulazione in cui si evidenzia un ridottissimo pennacchio di contaminanti fuori del porto si contraddice con l'affermazione precedente: cioè che il ricambio di acqua sarebbe molto rapido.</p> <p>I porti, per loro natura, insistono in un ambiente molto delicato, l'ambiente marino costiero e quindi dobbiamo evitare assolutamente i fenomeni di spill over di contaminanti che potrebbero influenzare anche ecosistemi lungo la costa.</p>	22 23
22	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 0319764 del 16/08/2022	OSSERVAZIONE N° 1: EFFETTO STERILIZZAZIONE <p>tutto quello che viene inghiottito dall'impianto viene poi restituito sterile, annientando le forme di vita in esso presenti (batteri ma-rini, plancton, uova, larve, avannotti, ...), ossidando i sali minerali cosiddetti "nutrienti" (l'azoto am-moniacale in particolare), restituendo sostanze chimiche tossiche (alogenoderivati: clorammine e trialommetani) frutto della reazione del cloro con la materia organica. In un anno circa il 12% dell'acqua dell'intero bacino del golfo di Follonica ver-rebbe a fluire attraverso l'impianto e quindi ad essere sterilizzato</p> <p>OSSERVAZIONE N° 2: SCENARIO SIMULAZIONE DIFFUSIONE TEMPERATURA E CLORO <p>Vista la problematica dei ridotti scambi all'interno dell'unità fisiografica costiera del Golfo di Follo-nica, e vista la possibilità di formazione di cloroderivati (trialommetani clorammine) tossici e muta-geni, si ritiene necessaria una valutazione più accurata che può essere condotta solo partendo dai valori anemometrici e di altezza d'onda locali. Viene prodotto un allegato con la statistica degli eventi estre</p> <p>OSSERVAZIONE N° 3: STUDIO SUI DERIVATI DEL CLORO <p>Nello studio condotto da SNAM non è stato affrontato in modo opportuno il problema della produ-zione dei cloro derivati organici (trialommetani clorammine) a seguito di immissione di cloro in mare. Occorre implementare il progetto con lo studio della formazione, diffusione e concentrazione dei cloro derivati organici.</p> <p>OSSERVAZIONE N° 4: EMISSIONI ODORIGENE <p>Il progetto non presenta riferimenti se non generici alle emissioni odorigene e pertanto deve essere integrato ai sensi del d.lgs.152/06</p> <p>OSSERVAZIONE N° 5: INQUINAMENTO ACUSTICO</p> </p></p></p>	18 19 20 22 23

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>Il progetto non presenta ALCUN riferimento all'inquinamento acustico prodotto dall'impianto, di-chiarendo che le soglie di rumore sono trascurabili. Inquinamento acustico invece presente come dimostrato dall' analogo impianto galleggiante della LNG Croazia installato nel 2021 a Castelmuschio sull'isola di Veglia. Occorre pertanto produrre uno studio di impatto acustico</p> <p>OSSERVAZIONE N. 6: File REL-AMB-E-00014 r0-Studio disper termica-chimica</p> <p>Il fatto che le emissioni possano essere entro i limiti imposti dalla norma non garantisce che per lunghi periodi (ci riferiamo a mesi se non ad anni di continua immissione in mare delle acque di dispersione) non si verifichino effetti dannosi; vale la pena ricordare come esempio quello che è accaduto presso le c.d. spiagge bianche di Rosi-gnano, dove lo scarico protrattosi per anni di inquinanti, pur rientranti nei limiti imposti dalla norma, ha causato la completa alterazione della flora e della fauna, oltre che della morfologia del fondale, della zona interessata dai suddetti scarichi. Una simulazione limitata all'analisi di una settimana di osservazione dei fenomeni non possa essere considerata esaustiva e rappresentativa del reale impatto che tale situazione avrebbe nella zona oggetto di studio.</p> <p>Evidenzia carenze dello studio soprattutto in relazione al lungo termine e alla correttezza delle condizioni meteorologiche assunte.</p> <p>non si concorda affatto su quanto asserito nel secondo paragrafo, ossia sul fatto che il sedimento non sia soggetto a movimentazione. Si omette infatti di prendere in considerazione gli effetti del movimento dell'intenso traffico navale cui è soggetta l'area ed al continuo movimento sedimentario indotto dalle eliche del naviglio in in-gresso, in uscita ed in manovra nell'area in questione e che, al contrario è assolutamente evidente. Quanto sopra è visivamente osservabile esaminando la differenza di limpidezza dell'acqua in ambito portuale ed all'esterno della struttura e della diga foranea. Infine, niente si riporta in merito all'interazione chimico fisica dei reflui sia con le sostanze organiche presenti nei sedimenti portuali che con quelli di natura inorganica.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 7: File REL-AMB-E-00050 r0-Bio bent cost e pesca</p> <p>Il documento si limita a fare una sorta di "fotografia" della situazione concernente "le biocenosi bentoniche costiere e le attività di pesca dell'ambiente marino dell'area del porto" senza però definire alcuna conclusione in merito all'impatto che l'installazione e l'avviamento del rigassificatore possa avere su di esse.</p> <p>OSSERVAZIONE N. 8: File REL-SIA-E-0000 1_r0_Rel. studio ambientale</p> <p>Il documento elenca la copiosa normativa di riferimento rimanda sovente alle varie altre relazioni accessorie senza nulla aggiungere in merito agli impatti ambientali che il progetto produrrà.</p>	
23	Forum Ambientalista	Prot.519765 del 16/08/2022	<p>Mancata applicazione della VIA.</p> <p>Mancata valutazione comparativa delle alternative.</p>	7
24	Osservante 15	Prot. 0319761 del 16/08/2022	Chiede approfondimenti sugli impatti alle praterie di posidonia	22
25	Venere Società Cooperativa	Prot. 0319766 del 16/08/2022	<p>Il Progetto FRSU Piombino, di cui al DL 17.5.2022 n.50, non risponde al principio di Interesse Collettivo o di Pubblica Utilità perché favorisce una parte della comunità, non tutta la comunità.</p> <p>Il progetto FRSU Piombino non ha preso in considerazione il Piano di Gestione Nazionale di pesca del rossetto (Aphia minuta) del Febbraio 2021, Regolamento (CE) n.1967/2006 e successive modificazioni, adottato con DM del MPAAAF- Pemac III prot.0531748 del 14.10.2021.</p> <p>Sottolineo che la pesca del rossetto in Toscana si svolge prevalentemente nel Golfo di Follonica.</p> <p>In conclusione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La pesca fa parte del Settore Primario nazionale strategico, come l'industria mineraria; mentre le attività di trasporto e rigassificazione, di cui al progetto FRSU Piombino, sono riconducibile al Settore Secondario o Terziario (di ausilio al settore primario). E' evidente l'interferenza tra piani nazionali. - Il Piano di Gestione Nazionale citato era precedente agli interventi relativi all'energia e contenuti nel PNRR; entrambi approvati dagli organi dell'UE. - la pesca in Italia è in crisi decennale a causa di molteplici fattori antropici (inquinamento, cattiva gestione delle risorse, riscaldamento globale, ecc.); la crisi è diventata emergenza per la Pandemia da Covid 19, dichiarata dall'OMS l'11.3.2020. L'emergenza nazionale è stata poi accentuata dalla guerra in Ucraina con i noti aumenti di prezzo e la carenza delle materie prime. Tali aumenti hanno poi prodotto una ulteriore emergenza energetica di cui al Progetto FRSU che, se realizzato, rischia di deprimere ulteriormente la pesca e gli allevamenti ittici, chiudendo un vortice vizioso difficile da interrompere. 	18
26	Osservante 16	Osservazione del 16/08/2022	<p>Il rigassificatore in quanto attività inserita nell'elenco "grandi Rischi", di cui alla Direttiva Seveso, presenta enormi rischi per l'ambiente nel quale viene collocato. Due di questi non possono essere né eliminati e nemmeno attenuati: trattasi di un eventuale atto terroristico (contro un obiettivo sensibile quale questo) o lo scontro tra navi.</p> <p>Ritornando all'atto terroristico: per la localizzazione del rigassificatore, le brevi distanze con la terra ferma e con le colline circostanti, non vi è assolutamente alcuna protezione che possa essere realizzata per scongiurarlo e impedirlo. Così come non ci sono protezioni per evitare uno scontro tra navi all'interno del porto (salvo quella di chiudere definitivamente il Porto di Piombino a qualsiasi attività ivi compresi i collegamenti con l'Isola D'Elba), i rigassificatori devono essere localizzati offshore e non all'interno dei Porti.</p>	9 10
27	Osservante 17	Prot. 0320073 del 16/08/2022	<p>1 - Il solo invio tramite PEC è limitativo e quindi si dovrebbero riaprire i termini anche attraverso l'uso della posta ordinaria</p> <p>2 - Gli studi sono approssimativi; condotti su nave similare e non su Golar Tundra, studi ancora da effettuare a cui si rimanda successivamente. Ritiene che la durata a 3 anni debba essere formalizzata nell'istanza e non tramite scambio lettere con il Commissario.</p> <p>3 - le affermazioni sulle interferenze con Oasi e con SIN sono generiche</p> <p>4 - chiede approfondimenti anche su temi quali l'indotto occupazionale, le emissioni in atmosfera, gli impatti sanitari e sulla biodiversità, rischio incendi in relazione al parco della Sterpaia.</p>	5 6 8 17 18 20 21 24
28	Osservante 18	Prot. 0320079 del 16/08/2022	<p><u>Partecipazione</u></p> <p>Innanzitutto intendo contestare le tempistiche con cui alla popolazione ed ai tecnici avete costretto a fare le dovute osservazioni: l'articolo 24 comma 5 del d.lgs. 105/2015 dice espressamente che le osservazioni del pubblico devono essere fatte in 60 (sessanta/00) giorni e non in 30 (trenta/00) oltretutto dal 01 al 31 agosto per Legge, vige la sospensione feriale dei termini processuali per cui, le osservazioni devono essere fatte dal 01 settembre al 31 ottobre compresi.</p> <p><u>Sicurezza</u></p> <p>In tutto il testo del progetto, allegati compresi, non ho mai riscontrato un "effetto domino" di un eventuale incidente rilevante che può accadere sulla nave rigassificatrice e gli eventuali incidenti a catena sugli stabilimenti industriali che si trovano nell'area di Piombino, è scritto (senza dati verificabili ed oggettivi, senza tabelle di confronto, senza riscontri tecnici scientifici) che un potenziale incidente è circoscritto all'area della nave in questione, fatto assolutamente non credibile perché la nave gasiera di Livorno è a 20 (venti/00) km dalle coste per motivi di sicurezza ed è molto più piccola di quella che intendete piazzare a Piombino per cui, riscontriamo poca</p>	5 6 13

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>trasparenza sulla sicurezza.</p> <p>Non esiste un piano di evacuazione per la popolazione piombinese e per la Val di Cornia in caso di incidente rilevante, la stazione dei vigili del fuoco di Piombino è scarsamente attrezzata, servono aiuti esterni, da Livorno, Cecina e Follonica e non è detto che siano tempestivi, dato che in entrata e in uscita da Piombino vi è solo un'unica strada di accesso che in caso di incidente sarà completamente intasata.</p> <p><u>Ambiente</u></p> <p>Carenza degli studi ambientali. chiediamo che vi siano tabelle esplicative e verificabili con dati oggettivi che non solo tecnici esterni ed indipendenti ma anche singoli cittadini possono dire se corrispondono a verità o meno, chiediamo un elenco dettagliato delle sostanze utilizzate sia per il funzionamento della nave gasiera sia per neutralizzare le sostanze inquinanti, vogliamo che siano dettagliate le misure per la salvaguardia delle specie marine con particolare riferimento al santuario dei cetacci</p> <p><u>Economia</u></p> <p>Sul piano economico strettamente legato al piano ambientale, dato che vi sono quattro aziende ittiche di grandi dimensioni che messe insieme fatturano circa sessanta milioni di euro all'anno e forniscono il 60% del fabbisogno nazionale di pesce, e danno lavoro a centinaia di famiglie, pretendiamo di sapere quali siano le garanzie fornite loro che il pesce pescato da tali aziende sia commestibile e non tossico (soprattutto per un fatto di salute pubblica) che non vi siano interferenze nemmeno minime con esse, ma chiediamo di più: che siano nulle perché anche una minima contaminazione può avere effetti devastanti sulla salute e portare alla morte delle persone.</p> <p><u>Compensazioni</u></p> <p>Sempre dal punto di vista economico, dato che non ci sono garanzie al 100% (cento per cento) e con dati oggettivi e verificabili che non ci saranno chiusure nel nostro territorio a causa della vostra pretesa di mettere per forza la nave gasiera a ciclo aperto troppo vicina alle coste, pretendiamo di sapere quali in modo altamente dettagliato quali saranno le compensazioni che avete previsto, perché dal piano sembra che non ne abbiate prevista nessuna; mi spiego meglio, non intendo il memorandum dei dieci punti del Presidente Giani ma intendo dire, se un'azienda ittica, un ristorante una pescheria o uno stabilimento balneare chiudono dovrete pagare loro i danni.</p> <p><u>Necessario trovare subito collocazione off shore</u></p> <p>Sempre dal punto di vista economico, il Porto di Piombino che è il collegamento più veloce con l'Isola d'Elba dovrà subire dei fermi, per quanto? Cosa è previsto per evitare ciò o eventuali colluttazioni involontarie con le navi in entrata e in uscita? Il fondale marino è stato ispezionato millimetro per millimetro per ragioni di sicurezza? Anche qui non ci sono garanzie di nessun tipo perciò, altro punto carente da approfondire ed integrare.</p> <p>Infine, come possiamo fidarci che sarete solo tre anni quando scrivete letteralmente "non meno di tre anni" in italiano significa "minimo tre anni" non "massimo tre anni".</p>	<p>14</p> <p>16</p> <p>18</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p>
29	Osservante 19	Prot. 0320089 del 16/08/2022	<p>Progetto approssimativo e partecipazione che si chiude prima della presentazione delle integrazioni.</p> <p>Mancanza di accessibilità e di presidi sanitari adeguati in caso di incidente</p> <p>Impatti sull'economia del mare – itticoltura e sulla qualità delle acque</p>	<p>6</p> <p>14</p> <p>18</p> <p>22</p>
30	Osservante 20	Prot. 0320091 del 16/08/2022	<p>Rischi per la presenza di ordigni bellici sul fondale della darsena.</p> <p>Viene richiesta l'ispezione dei fondali marini della darsena</p>	<p>10</p>
31	Osservante 21	Prot. 0320104 del 16/08/2022	<p>Chiede la riapertura dei termini oltre il 20 di agosto a seguito della presentazione delle integrazioni da parte di Snam</p> <p>Chiede se snam è disposta a sottoscrivere assicurazione verso terzi.</p> <p>Rapporto prlliminare di sicurezza si basa su dati nave simile e non su GT.</p> <p>Ai sensi della normativa seveso si dovevano tener in considerazione gli elementi vulnerabili nel raggio di 2 Km.</p> <p>Non citati apprestamenti di "difesa" della nave da attacchi illeciti.</p> <p>Non indicata la tempistica per lo sgancio di emergenza delle metaniere.</p> <p>Chiede comparazione con analisi di sicurezza svolte per OLT.</p>	<p>3</p> <p>6</p> <p>8</p> <p>10</p> <p>11</p> <p>16</p>
32	Osservante 22	Prot. 0320894 del 17/08/2022	<p>Chiede perché sia stato scelto un porto e non la terraferma e non il mare aperto.</p> <p>Chiede che venga chiarito anche perché sono stati scartati altri porti.</p>	<p>5</p>
33	Osservante 23	Prot. 0320897 del 17/08/2022	<p>Sostiene che il ruolo di Commissario è in conflitto di interessi con quello di Presidente della Regione.</p> <p>Rileva impatti sull'ecosistema marino e chiede delucidazioni sullo sversamento di iopelortio.</p> <p>Durata della concessione – richiesta chiarimenti.</p> <p>Chiede garanzie in ordine alla sicurezza in ambito portuale</p>	<p>4</p> <p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>13</p> <p>22</p>
34	Osservante 24	Prot. 0320896 del 17/08/2022	<p>Chiede se siano stati valutati scenari incidentali che potrebbero coinvolgere altre navi in porto con ripercussioni su metaniera e FSRU.</p> <p>Il RPS non considera questo tipo di incidenti e non considera il rischio attentati e il rischio collisione</p> <p>Dati analisi Hazop su nave simile e non GT</p>	<p>7</p> <p>8</p> <p>9</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
				10
				16
35	Osservante 25	Prot. 0320907 del 17/08/2022	Progetto approssimativo Richiesta partecipazione estesa anche a dopo presentazione delle integrazioni da parte di Snam Chiede la sospensione del procedimento per acquisire integrazioni e riaprire la consultazione	6
36	Agroittica Toscana Società Agricola	Prot. 0319893 del 17/08/2022	Mancata valutazione degli effetti a lungo termine degli sversamenti di ipoclorito in darsena Snam non cita che a 1300 metri dal punto di sversamento c'è la presa a mare degli allevamenti ittici, acque più fredde e clorate potrebbero raggiungere tale presa. La T è un parametro fondamentale per i ritmi di crescita dei pesci. Agroittica ha delle sonde che rilevano la T sia alla presa che nel Golfo: le misurazioni dimostrano che la temperatura subisce anche variazioni repentine a causa di microcorrenti variabili, in mare aperto le condizioni sono più stabili. Le T estive subiscono variazioni dovute alla stratificazione anche di 3 o 4 gradi ma sono accettabili purché si rimanga intorno ai 22-25 gradi. La presenza del rigassificatore potrebbe essere una condizione di rischio. L'acqua fredda tenderà ad accumularsi sul fondo e a muoversi secondo le correnti costiere, non prese in considerazione da SNAM, fino alla presa dell'allevamento comportando una variazione del range di temperature oltre quello accettabile. Se i pesci stanno al freddo abbassano il loro metabolismo e non mangiano...non crescono...danni per l'attività. Vengono chiesti chiarimenti anche sulla tecnica trenchless di attraversamento del canale e dei suoi eventuali impatti con il fondale e con il punto di presa dell'allevamento. Chiedono quindi approfondimento e analisi dei rischi in relazione agli allevamenti. Chiedono se l'immissione di cloro può portare alla variazione del pH o di derivati del cloro stesso nocivi per la salute dei pesci. Chiedono quindi anche una campagna di monitoraggio ex ante per poter poi verificare eventuali variazioni.	18 22 23
37	Comitato Salute Pubblica Piombino	Prot.320895 del 17/08/2022	Contestata l'esclusione da VIA vista la collocazione del progetto e il suo assoggettamento alla normativa Seveso; in tale situazione non possono essere sicuramente rispettati gli obiettivi della Direttiva VIA (porto piccolo, commissione dei traffici, vicinanza alle case... La VIA non sarebbe stata superata in un ambiente così altamente antropizzato. Carenze degli studi e del progetto. Non sono chiaramente documentate le esigenze di urgenza e indifferibilità in relazione all'approvvigionamento di gas naturale in Italia. Le analisi di rischio non sono state effettuate sulla GT, non analizzati rischi dovuti a collisioni e attentati. Indicano varie problematiche degli studi in relazione agli aspetti di sicurezza. Poca chiarezza sulla effettiva durata dell'ormeggio. Chiedono l'applicazione di valutazioni ambientale alternativa.	1 5 7 8 9 10 11 15 16 17 18
38	Comune di Follonica	Prot. 0321995 del 18/08/2022	In allegato viene inviata la mozione e la DCC che impegna il sindaco. In particolare la DCC impegna il sindaco e la Giunta: ● Ad attivarsi presso le istituzioni Nazionali e Regionali affinché il Comune di Follonica possa essere inserito all'interno dell'iter autorizzatorio al fine di poter esprimere la nostra contrarietà e le nostre perplessità a garanzia delle tutele precedentemente citate. ● A richiedere che venga effettuata una valutazione di Impatto ambientale all'interno dell'iter previsto. ● Ad attivarsi contro qualsiasi attività che possa gravare e minare le tutele ambientali e la sicurezza dei cittadini. ● A conoscere l'effettivo tratto di interdizione alla navigazione dalla nave rigassificatrice e come quest'area può influire sulle attività della nostra città. ● Ad agire affinché nella nostra Città possano essere favoriti ed attuati investimenti per uno sviluppo delle energie rinnovabili e delle comunità energetiche, dando un segnale che il cambiamento avviene anche attraverso l'azione degli enti locali. ● Ad Attivarsi Indipendentemente dall'esito che avrà tale procedimento affinché lo Stato, la Regione, la Società SNAM si dotino di una fidejussione, per gli eventuali anni di permanenza, a garanzia di eventuali danni economici ed ambientali che potrebbero emergere e per i quali si dovrà porre rimedio.	Nessuna in particolare - - aspetti procedurali e di garanzia della correttezza amministrativa
39	Osservante 26	Prot. 0321996 del 18/08/2022	Uguale alla Osservante 24	7 8 9 10

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
				16
40	Osservante 27	Prot. 0322488 del 18/08/2022	Incoerenza dati italiani gas rispetto alla necessità del progetto, nessuna urgenza che ne richieda la realizzazione. Esenzione da VIA a patto di valutazione alternativa. Richiama gli art.32 e 33 del DL 115/2022 sul PAUAR e ne contesta i contenuti in merito alle accelerazioni. Carenze e superficialità delle analisi condotte da SNAM soprattutto in riferimento agli impatti sul Sie, sulla biodiversità e per quanto attiene alla sicurezza.	1 7 22
41	Osservante 28	Prot. 0323092 del 19/08/2022	Chiede approfondimenti di analisi di coerenza con il PAER in riferimento all'emissione di gas climalteranti, alla tutela della biodiversità e alla riduzione del rischio dovuto ad incidenti rilevanti.	Contrasto con obiettivi Paer
42	Lista civica lavoro e ambiente Piombino	Prot. 0323077 del 19/08/2022	Non condivisione deroga dalla VIA. Il progetto è carente e lacunoso. Impatti su tutta la biodiversità marina e sui siti RN2000. Aspetti connessi alla sicurezza in ambiente fortemente antropizzato: non valutati rischi per collisioni e attentati. Mancanza di presidi dei VVFF nel porto di Piombino per gestione emergenza	5 7 9 10 14 21 22
43	Osservante 29	Prot. 0323133 del 19/08/2022	Problemi sicurezza e impatti ambientali Partecipazione si chiude prima della presentazione di un progetto completo Necessità di fidejussione visto che la società SNAM FSRU ha solo 10.000 euro di capitale sociale	3 6
44	Liste civiche dei Comuni della Val di Cornia	Prot. 0323188 del 19/08/2022	1 - Non sono state seguite le procedure ordinarie previste dalle legislazioni nazionali ed europee tese a garantire il diritto di partecipazione preventiva delle Comunità locali 2 - non risultano forniti ai cittadini della Val di Cornia dati e informazioni complete e fruibili 3 - è mancata l'analisi dovuta e puntuale dell'interferenza tra nuovo impianto e contesto geo-antropico(eventi incidentali, errore umano, esplosione, distanze di sicurezza non compatibili con l'incolumità di operatori ed abitanti), tenuto conto che tale analisi appare tanto più essenziale data l'estrema vicinanza a centri operativi ed abitati 4 - risulta sottostimata e superficiale la previsione degli effetti della diffusione di acque fredde e clorate in mare in specie riguardo al danneggiamento delle attività ittiche di allevamento e della risorsa marina in generale, oltre ai possibili impatti sul Sito Natura 2000 IT5160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, che riceve acqua marina e pesce nella palude degli Orti, attraverso la foce del fosso Cosimo 5 - risultano problematiche irrisolte e rischi sottostimati quanto all'accesso marittimo in porto e alle varie manovre necessarie all'operatività dell'impianto nell'area a servizio: ad esempio, è noto che le navi gasiere sono molto alte di bordo e dunque in caso di perturbazioni meteo offrono al vento grandi superfici a disappio della loro manovrabilità in spazi ristretti 6 - risulta mancante la stima del rischio connesso alla presenza di ordigni bellici in darsena, nel canale e davanti al porto. 7 - la previsione del trasferimento dell'impianto in mare aperto confligge insuperabilmente con l'esistenza dell'area protetta definita Santuario dei Cetacei 8 - manca del tutto la considerazione dei danni irreversibili alla politica socio- economica del territorio faticosamente ma altrettanto convintamente sostenuta dalle Comunità locali per costruire il futuro economico dell'intera vallata attraverso la diversificazione rispetto all'attività industriale 9 - Mancata VIA 10 - si ritiene inconciliabile la funzione di Presidente della regione con quella di Commissario e se ne chiede la separazione ovvero l'attribuzione della funzione commissariale ad altro soggetto.	4 6 7 9 10 11 15 16 18 21 22 23
45	Comune di San	Prot. 0323134	Il Consiglio Comunale Dichiara la propria contrarietà all'ipotesi di collocazione del rigassificatore a Piombino;	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
	Vinvenzo	del 19/08/2022	<p>Si esprime a favore della realizzazione di un grande progetto basato sulle energie rinnovabili che coinvolga l'intera Val di Cornia;</p> <p>Invita il Commissario Giani e il Governo a prendere atto delle insormontabili e oggettive cause ostative alla collocazione dell'impianto a Piombino;</p> <p>Invita, nella correttezza dei rapporti tra Istituzioni, a non usare opere di bonifica o di rilancio dell'attività produttiva come elemento di trattativa per far accettare un impianto incompatibile con l'ambiente e con il tessuto economico e sociale.</p> <p>Possibili gravi impatti sul turismo e quindi sulle attività ricettive e commerciali ad esso collegate.</p> <p>Richiamano studi delle Università americane in cui si afferma che l'estrazione del metano ha effetti peggiori del carbone sugli impatti climatici – emissione di CO₂, non sono quindi tollerabili fuoriuscite di CH₄. Segnala che l'IPPOCLORITO di SODIO al 5% con pH 11 è irritante e a concentrazioni tra il 10 e 15% con pH 13, brucia e diventa corrosivo. Ippoclorito di sodio è tossico per gli organismi acquatici e mutageno, nonché molto tossico quando entra in contatto con i sali dell'ammonio, come si pensa di mitigare gli effetti dovuti da questo sale sugli habitat marini?</p> <p>tra le due tecnologie di rigassificazione, nel caso del circuito chiuso, la combustione di un'aliquota supplementare (+ 0,87%) del GNL conferito in impianto, si avrebbe una maggior emissione di CO₂ e NOx. Nel caso di circuito aperto: l'effetto cumulativo del raffreddamento dell'acqua di mare, della perdita dei servizi ecosistemici espletati dall'habitat marino, della distruzione di plancton e larve, della selezione operata a favore di specie batteriche resistenti al trattamento con cloro, del rilascio di sostanze tossiche ivi compreso il cloro libero residuo.</p> <p>Tra le due forme di contaminazione, la seconda solleva elementi di maggior preoccupazione.</p> <p>Il Comune segnala alcuni progetti finanziati con fondi europei volti alla tutela degli habitat marini e delle specie ed al monitoraggio delle praterie di Posidonia anche finalizzato ai suoi rimpianti.</p> <p>Il comune è favorevole all'istituzione di un SIC Marino per la tutela della Posidonia.</p>	<p>18</p> <p>22</p>
46	COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA	Prot. 323659 del 19/08/2022	<p>Osservazione n.1:RELAZIONE VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO</p> <p>La relazione al punto 4.2 riporta l'analisi dell'impatto in fase di esercizio dell'impianto. Si chiede che tale studio prenda in considerazione contemporaneamente sia le emissioni legate alla fase di esercizio del rigassificatore sia le emissioni in essere presenti nel territorio (Lucchini, Magona, Dalmine, Area portuale) in modo da capire quale sia la sommatoria degli effetti risultante. L'impianto infatti non andrà ad operare in un'area priva di altre sorgenti inquinanti e dunque deve essere preso in considerazione lo scenario peggiore di sovrapposizione degli effetti nelle condizioni ambientali più sfavorevoli. Pertanto, a quanto sopra si aggiunge quanto segue: La stessa relazione al punto 4.2.1.2 descrive che è stata condotta una interpolazione dei dati della rosa dei venti sulla quale è stata condotta la successiva analisi. Si richiede di visionare il risultato di tale interpolazione per capire se è aderente alla realtà e se lo scenario prende in considerazione gli eventi in cui le emissioni sono prevalentemente orientate verso il centro abitato.</p> <p>Osservazione n.2</p> <p>La decisione di mettere un rigassificatore nel porto di Piombino è stata presa SENZA ALCUNA CONSULTAZIONE E CONDIVISIONE CON L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E I CITTADINI . Non rispettata la Seveso III e la normativa sulla VIA. Non verificata adeguatezza strutture portuali di soccorso ed emergenza (es vigili del fuoco)</p> <p>Osservazione n.3</p> <p>Le previsioni dei rischi risultano superficiali e sottostimate sia sui danni che un incidente rilevante potrebbe determinare sulle cose, sulle persone e sull'ambiente naturale . LE 3 AREE DI INTERDIZIONE attuate per il rigassificatore off-shore di Livorno di 12 miglia marine sono inesistenti e tutta la città è dentro alla zona rossa attuata per il rigassificatore di Livorno, cioè quella inaccessibile! E' inaccettabile il prospetto presentato a pag 26 del progetto relativo alle aree di danno.</p> <p>Superficialità e mancanza di dati degli studi di impatto ambientale soprattutto in relazione agli impatti acustici e agli impatti con le aree naturali protette. Il FSRU non produce nessun beneficio occupazionale.</p> <p>Il porto di Piombino è dedito al commercio e al turismo (Elba, Corsica, Sardegna). Vedo impossibile il normale svolgimento dei traffici giornalieri (in estate arriviamo a 130 navi per l'Isola d'Elba). Impatti sul turismo e commercio. Inoltre le aziende che si sono affacciate nel porto per intraprendere attività lavorative si guarderanno bene di investire a Piombino.</p> <p>Esame dei rischi su nave simile alla GT. Il porto di piombino è un piccolo porto con un ingresso limitato, le operazioni di avvicinamento delle gassiere sono estremamente pericolose dato lo spazio di manovra. Le condizioni meteorologiche sono analizzate in modo superficiale: mi chiedo quando il vento di scirocco arriverà con forza come già successo più volte specie negli ultimi anni causa cambiamento il climatico, quale conseguenze ci saranno?.</p> <p>Rischio collisioni e attentati. Rischio fulminazione non preso in considerazione.</p> <p>Incertezza durata ormeggio e dislocazione futura assente. Tempi della partecipazione non coprono la presentazione delle integrazioni.</p>	<p>5</p> <p>6</p> <p>7</p> <p>8</p> <p>9</p> <p>10</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p>
47	Osservante 30	Prot. 0323660 del 22/08/2022	<p>Richiama il tema della sicurezza in riferimento alla densità dei traffici del porto e al rischio di incidenti per i quali l'area di interdizione deve essere adeguatamente estesa.</p> <p>La FSRU non risolve la crisi energetica.</p>	<p>1</p> <p>9</p> <p>15</p> <p>16</p>
48	Osservante 31	Prot. 0323661 del 22/08/2022	<p><u>Aspetti procedurali</u></p> <p>Carenze e superficialità del progetto presentato. Necessario prolungare la partecipazione sul progetto completo. Anche la VINCA e il dlgs. 105/2015 prevedono le corrette forme di partecipazione.</p> <p><u>Aspetti generali</u></p> <p>Trattasi dell'ennesimo impianto da fonte fossile e quindi suscettibile di emettere gas climalteranti (cita rivista Forbes).</p> <p>I dati sul consumo di gas non sono coerenti con la necessità del progetto</p> <p><u>Aspetti puntuali</u></p> <p>Distanze di interdizione al traffico marino – confronto con OLT Livorno. OLT Livorno ha distanze di "interdizione totale" di 3,7 km, di "limitazione" compresa tra 2 e 4 miglia nautiche con divieto di ogni attività escluso il passaggio a 10 nodi e "di preavviso" compresa tra 4 e 8 miglia con limitazioni alla navigazione minori. il posizionamento di un impianto di categoria simile su nave in un porto estremamente trafficato, non solo con i rischi di collisione e dunque di incidente ma anche di ulteriore trasferimento degli impatti sulla popolazione che abita ad appena 800 metri, su tutti gli operatori portuali e delle navi nonché sui passeggeri (anche in attesa di imbarco), sia del tutto inconcepibile rispetto al minimo buon senso.</p>	<p>1</p> <p>6</p> <p>8</p> <p>9</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			Analisi del rischio di incidenti catastrofici: Gli eventi incidentali rari con conseguenze catastrofiche non si prestano ad un adeguato trattamento statistico come quello che Snam vorrebbe applicare. Le cosiddette statistiche (si parla nei documenti di SNAM a volte di meno di 10 eventi nelle banche dati storiche) bisogna vedere in quali condizioni si sono verificati. A mero titolo di esempio: quanti impianti di rigassificazione sono posizionati in porti piccoli, ad uso promiscuo passeggeri-merci, a stretta distanza da case? In ogni caso, anche se rarissimo, l'evento catastrofico porta con sé un potenziale impatto enorme sul danno. Le probabilità di incidenti catastrofici inoltre stanno aumentando a causa della maggiore frequenza degli eventi meteorologici estremi, che ovviamente possono comportare gravi conseguenze, ad esempio sulla navigazione, soprattutto all'interno dei porti o nelle immediate vicinanze. A tal proposito fa veramente sorridere amaramente, visto quanto avvenuto il 18 agosto, l'affermazione nel documento preliminare di sicurezza quando si sostiene testualmente, nel capitolo relativo ai rischi meteorologici da tornado, trombe d'aria e similari che "In base a queste informazioni si può ragionevolmente escludere il pericolo di trombe d'aria per il sito in esame." L'ARPAE invita a prevedere l'uso di strumentazione portatile per il monitoraggio delle emissioni fuggitive di metano (ad esempio, termocamere). Se da un lato possono essere utili, rischiano di far perdere dati fondamentali di carattere generale e soprattutto quantitativo. Oggi esistono i satelliti, alcuni dei quali con risoluzioni utili a monitorare le emissioni di metano a scala di un impianto	11 15 16 20
49	Osservante 32	Prot. 0323665 del 22/08/2022	Progetto carente e lacunoso. Ribadisce i problemi collegati alla sicurezza: rischio collisioni e attentati, presenza residenziale a meno di 2 Km, no VVFF a Piombino. Porto piccolo, notevoli traffici e bacini ristretti. Incertezza tempi di ormeggio. Dati energetici non coerenti con necessità impianto. Impatti su biodiversità marina. Carenze e superficialità dello studio diffusionale relativo al rilascio di acque clorate a T inferiori. Mancata applicazione della VIA che invece è necessaria. Impatti a terra sulle aree tutelate in quanto le aree umide sono alimentate dalle acque marine interessate dagli scarichi.	1 5 7 9 10 14 15 21 22
50	Osservante 33	Prot. 0323663 del 22/08/2022	Incertezza tempi di ormeggio. L'analisi dei rischi (Allegato 5, pagg.15-26 di 230) è stata fatta solo su eventi che riguardano il malfunzionamento del Terminale FRUSU. Non è stata fatta nessuna analisi dei rischi che possono provenire dall'esterno, quali ad esempio una collisione con altra nave in transito, dati gli spazi esigui del porto di Piombino. Non è chiaro cosa si intenda per eventi incidentali ragionevolmente credibili. Dovrebbe essere chiarito quali sono le sezioni impiantistiche ritenute critiche usati nell'analisi Hazop che cmq è stata fatta dal costruttore della nave su nave simile alla GT. L'analisi dei rischi dovrebbe essere fatta su GT da ente terzo. Nella presente Relazione (Allegato5, pag.34 di 230) si legge che "l'analisi di rischio è stata svolta sulla base delle info tecniche disponibili, senza procedere ad un sopralluogo presso la nave FRUSU Golar Tundra: è necessaria e doverosa una analisi attenta e dettagliata della nave FRUSU Golar Tundra, ben prima della manutenzione straordinaria che verrà fatta poco prima dell'avvio dell'attività del Terminale. Riguardo alla "Localizzazione e identificazione dello stabilimento" (Allegato 5, pag.35 di 230), si legge che sulla Corografia della Zona interessata "è indicato un raggio di 2 km attorno al punto dove sorgerà l'impianto, con la presenza di scuole, ospedali, linee e stazioni ferroviarie, aeroporti, insediamenti industriali". Mi permetto di far notare che il raggio di 2 km attorno al punto dove sorgerà l'impianto non significa nulla, poiché l'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno n.137/2013 stabilisce che la "zona di interdizione totale" alla navigazione - di forma circolare - ha un raggio indicativo pari a 2 miglia nautiche (3,7 km)" e che "in tale area sono vietate la navigazione, la sosta, l'ancoraggio e la pesca, nonché qualunque attività di superficie o subacquea". Insisto nel far notare che in questa zona rientra la quasi totalità della città di Piombino. Mancanza di infrastrutture e presidi per gestione emergenza. Impatti su qualità acque marine.	5 8 9 11 14 16 22
51	Comitato salute pubblica Piombino e la Piazza Val di Cornia	Prot. 323664 del 22/08/2022	Specificità del luogo, un porto piccolo, con un solo canale di ingresso e uscita, con intensi traffici turistici, industriali e commerciali e vicino alle abitazioni. eventi atmosferici violenti e avversi registrati in questi giorni e, non solo, un incidente in porto, hanno alimentato ulteriori preoccupazioni e discussioni in città. In agosto 2022 incendio su nave in porto ed eventi estremi su costa toscana che non sono quindi più "rari", nel 2021 due traghetti sono andati in collisione a causa del maltempo. Il CTR è elemento di garanzia.	15
52	Associazione Idra	Prot. 0323662 del 22/08/2022	1. ANALISI DEI PRESUPPOSTI Il Ministro della Transizione Ecologica Roberto Cingolani ha ritenuto di dover "adottare disposizioni urgenti per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione" nel nostro Paese a causa della "eccezionalità della situazione attuale", ma non vengono motivate e spiegate le condizioni di "eccezionalità". Le condizioni dell'emergenza (DL 16/2022) sono state sancite unilateralmente senza "procedura di verifica pubblica del consenso". L'osservazione evidenzia poi i contenuti della costituzione nella quale "L'Italia ripudia la guerra". Sulla base di queste condizioni di "eccezionalità" è seguita nota di Cingolani alla Commissione per esenzione VIA. Si tratta, con ogni evidenza, di fenomeni (eccezionalità della situazione, sicurezza degli approvvigionamenti, volatilità dei prezzi) che discendono direttamente dalla posizione di dubbia legittimità democratica e costituzionale che il Governo ha inteso assumere nel conflitto bellico. L'intero processo si configura in realtà come un atto di programmazione arbitrari e autoritaria dell'economia del territorio. Il pretesto dell'emergenza di turno, confezionata su misura del modello dispotico da affermare appare orientato a erodere, giustificando tempi accelerati e scorciatoie istituzionali, le deroghe alle valutazioni e ai controlli, i fondamenti stessi della democrazia rappresentativa. Dopo la cosiddetta "emergenza Covid", si è diligentemente fabbricata un "emergenza bellica" e di conserva un "emergenza energetica". L'esonero del progetto dalla procedura di VIA permette di evitare, fra le altre cose, anche la "descrizione delle alternative ragionevoli". Il Presidente della Giunta Regionale Eugenio Giani ha infatti solennemente dichiarato lo scorso 29 giugno nella veste di Commissario, in occasione della seduta di illustrazione del progetto in Consiglio Regionale (minuto 30:07): "Non esiste nessuna indicazione che mi limiti rispetto alle cose che devo decidere! Non c'è la VIA nella legge sui commissari? Io voglio la doppia VIA!", deve quindi promuovere una ordinanza per sottoporre a VIA il progetto. Questo è ciò che Idra richiede. 2. ANOMALIE PROCEDURALI	1 4 5 6 7 8

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>Risulta peraltro ignorata la Convenzione di Aarhus (Danimarca, 25 giugno 1998) sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale.</p> <p>Non risulta altresì rispettato quanto dispone il Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose", che all'art. 25 prevede: "Il pubblico interessato può esprimere osservazioni e pareri entro 60 giorni dalle comunicazioni..." (nel caso in esame sono 30 gg).</p> <p>Vengono richiamate le norme che prevedono al sospensione dei termini di natura processuale nel mese di agosto che dovrebbero essere applicati anche al caso in esame. Assenza di iniziative di illustrazione del progetto, di assemblee informative, di occasioni di dibattito pubblico. Mancata possibilità di fornire osservazioni sul progetto integrato. Ritardi nella pubblicazione delle osservazioni.</p> <p>Idra chiede 30 gg dalla data di pubblicazione delle integrazioni per nuova finestra partecipativa. Accoglie positivamente il riscontro dato dal Commissario con nota del 18 agosto in cui comunica che sarà riaperta una fase partecipativa di congrua durata. Confidano nella congrua durata.</p> <p>Viene rilevato che il Commissario non ha comunque risposto ai seguenti 3 quesiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - riconvocazione Consiglio Regionale che ha svolto la sua seduta dedicata il 29 giugno senza documentazione progettuale - preso atto dell'incompletezza dell'informativa resa al Consiglio Regionale il 29 giugno sul progetto Snam attraverso la sua comunicazione (n. 15), siano riaperti i termini della pratica autorizzativa - possa essere accordato un colloquio sugli argomenti proposti, anche eventualmente con gli organi tecnici della Regione, e possa essere riservato uno specifico canale di costante aggiornamento informativo e consultazione <p>Richiamano infine loro nota pec al Commissario del 29.07.2022 in cui lamentavano la mancata risposta alla loro precedente del 17.06, la mancata risposta sulla concessione di un incontro, un mancato vero incontro con la cittadinanza, accusano il Commissario di vari altri aspetti (sua nomina, rapporti con Snam ecc...). Chiedono al Commissario di rivedere la scelta operata dal Governo. Ribadiscono richiesta colloqui urgenti. Contestano le condizioni a cui la Regione Toscana subordina la presentazione delle Osservazioni da parte della cittadinanza, autorizzata esclusivamente tramite Posta Certificata (Pec): chiedono che venga ripristinato lo strumento della posta ordinaria.</p> <p>3. CRITICITÀ: AMBIENTE E ECONOMIA</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Utilizzo di fonte fossile a prezzi elevati. Non coerente con obiettivi riduzione gas climalteranti b. Impatto ambientale e sociale nei siti di estrazione e liquefazione c. Impatti sulla qualità paesaggistica del Golfo di Follonica con diminuzione dell'attrattività turistica, conseguentemente sull'indotto turistico di ogni tipologia d. Incrementi attesi di emissioni inquinanti in atmosfera (cita richiesta Arpat in relazione al cold-spot) e. Incrementi attesi di emissioni acustiche in fase di esercizio f. gli effetti potenziali su flora marina (Posidonia) fauna marina (cetacei) fondali marini, pesca, itticultura, immagine delle economie del mare (connessi all'alterazione T e cloro delle acque marine) g. difficoltà di attraversamento del SIN con tubazioni h. aumento fattori di rischio incidentale i. interferenze con attività portuali (industria siderurgica, pesca, croceristica, turismo-traghetti) j. le difficoltà di manovra presenti già in condizioni normali in un limitato specchio d'acqua ingombro di imbarcazioni, aggravate notoriamente a Piombino dall'azione dei venti, in particolare dallo scirocco k. difficoltà poste al rilancio della Val di Cornia verso economie diverse dal siderurgico l. danni esistenziali alla popolazione m. danni alle famiglie italiane per gli ulteriori rincari dei costi energetici <p>Indica che le 12 richieste formulate da ARPAT sono indice di carenze e lacune del progetto presentato</p> <p>4. CRITICITÀ: SALUTE E SICUREZZA</p> <p>La sola idea di mettere impianto seveso dentro porto appare temeraria e anacronistica. Carenze del Rapporto Preliminare di Sicurezza: non ci sono procedure atte ad azzerare i rischi connessi a imprevisti nelle fasi più delicate del processo (transito nave metaniera e trasferimento GNL) in area con compresenza di molti servizi marittimi passeggeri e merci. Ritene che siano meritevoli di analisi gli scenari conseguenti ai seguenti fattori:</p> <ul style="list-style-type: none"> possibile presenza ordigni bellici sul fondale rischio attentati rischio collisioni incidenti con velivoli aerei <p>Riprendendo altre osservazioni indicano la mancanza di un piano di evacuazione cittadino e/o della zona, di un sistema viario interno al porto insufficiente e/o inesistente, di un sistema viario esterno sufficiente per gestire il corretto deflusso dei cittadini e l'arrivo di mezzi di soccorso, l'assenza di un punto di protezione civile e di primo soccorso all'interno dell'area portuale.</p> <p>Richiamano altre osservazioni citando il raggio di 2Km entro i quali sono ricomprese residenze e gran parte della Città di Piombino. Analisi di rischio svolte su nave simile e non su GT. Richiamano avvenimenti di cronaca connessi ad incidenti nel porto.</p> <p>Riportano le aree di sicurezza e le procedure di sicurezza utilizzate per la OLT che sono assai più rigide di quelle previste per il FSRU Piombino. Richiamano l'intervista di Tamburini pubblicata il 10 agosto scorso che fa un'analisi a largo spettro – anche in materia di architettura contrattuale e finanziaria. Si tratta di dati che paiono meritare seri supplementi di verifica. Riteniamo pertanto opportuno sottoporli – assieme alla presente Osservazione – all'attenzione delle Procure della Repubblica di Firenze e di Livorno. Ci domandiamo se anche la Struttura Commissariale abbia provveduto per proprio conto ad effettuare le eventuali opportune verifiche.</p> <p>5. COMUNICAZIONE ISTITUZIONALE</p> <p>la girandola di esternazioni contraddittorie con cui il Presidente Commissario ha accompagnato la comunicazione istituzionale sul progetto, negando in ogni caso i riscontri attesi alle osservazioni. Ripercorrono e commentano alcune agenzie e dichiarazioni del Commissario: 11.06.2022 (Toscana Notizie), 29.06.2022 (comunicazione al CR).</p> <p>6 - LEGITTIMITÀ DEL PROCEDIMENTO</p> <p>Richiamano le anomalie che alla luce delle circostanze emerse nella seduta del 1 luglio del Consiglio comunale di Piombino appaiono inficiare in radice la legittimità del procedimento: durata dell'ormeggio, accettazione incarico Gianni quale Commissario, misure di compensazione fino al 2043 (25 anni) indicate, nella norma (dl 50). Il Presidente-Commissario deve promuovere - come già suggerito un'azione normativa speciale di iniziativa della Regione per sottoporre comunque il progetto a Valutazione di Impatto Ambientale, in alternativa deve rimettere il mandato. Il memorandum è solo un lasticcato di buone intenzioni.</p>	<p>10</p> <p>11</p> <p>13</p> <p>14</p> <p>15</p> <p>16</p> <p>17</p> <p>18</p> <p>19</p> <p>20</p> <p>21</p> <p>22</p> <p>24</p>
53	Osservante 34	Prot. 0323672 del 22/08/2022	<p>Richiede l'integrazione al progetto presentato per quanto riguarda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - eventuali allerte meteo gialle/arancioni e contestuali messe in sicurezza della FSRU e metaniere previste per evitare collisioni; - motivazione per cui si è scelto di collocarlo a così poca distanza da abitazioni, ospedale e scuole; - quale è il raggio di azione di una eventuale esplosione nei vari scenari (carico/scarico, collisione) - uno studio approfondito dei potenziali rischi dal punto di vista della sicurezza da parte di organi competenti e terzi a Snam FsrU 	<p>9</p> <p>11</p> <p>13</p> <p>16</p>
54	Osservante 35	Prot. 0323681 del 22/08/2022	<p>Non si ravvede lo stato emergenziale che giustifichi il progetto</p> <p>Interferenza con opere di dragaggio per il mantenimento del fondale a -20</p> <p>Condizioni meteo avverse hanno già in passato determinato molti incidenti nel porto di più o meno gravità. Esposizione a quadranti N-E e S-W; il bordo offerto dalle metaniere è molto ampio e quindi le difficoltà di manovra aumentano rispetto anche alle attuali navi (che in tali condizioni hanno difficoltà). Dimensioni ed esposizioni ad eventi estremi mai testati in porto.</p> <p>Impossibilità di applicare misure di security per l'accesso al FSRU in porto. Chiunque può accedere sia su mezzo terra che mare</p>	<p>1</p> <p>10</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			E' impensabile aumentare il livello di sicurezza MarSec a 2 o 3 per tre anni: si bloccherebbe il traffico merci e traghetti.	15 17
55	Osservante 36	Prot. 0323694 del 22/08/2022	Il fatto che si provi a bypassare la VIA per un'opera come quella del rigassificatore di Piombino è estremamente grave. Altreve tali impianti, in primis in ossequio alla pubblica incolumità vengono posizionati, in mare aperto dove peraltro potrebbero vedere una collocazione definitiva oltre che appunto sicura. In Grecia, in Bulgaria sono pronti ad inaugurare rigassificatori a ciclo aperto a 20 km dalle coste. Impatti su economia piombinese che sta cercando di diversificare verso l'attrattività turistica: l'impianto non porta lavoro ma lo sottrae. Perdita valore immobili. Chiede una soluzione offshore	5 7 18
56	Osservante 37	Prot. 0323707 del 22/08/2022	1. La società SNAM FSRU Italia S.r.l. è una S.r.l. con un capitale irrisorio di E. 10.000, con Socio Unico SNAM SpA, con un Unico Amministratore. Chiede chiarimenti sugli aspetti societari a garanzia del progetto stesso. 2. Necessario risolvere il conflitto di interessi Commissario-Presidente 3. Ritengo sia necessario conoscere e diffondere le coperture assicurative (RCT, All risks, ecc.), le fidejussioni (importi e copia delle polizze) che la Società SNAM FSRU ha finalizzato a garanzia dell'intero progetto. 4. Necessari chiarimenti ufficiali sulla durata del tempo di ormeggio 5. Mancanza di un bilancio preventivo e/o un budget iniziale del progetto con costi e benefici e risultati economici prevedibili per i tre anni dell'esercizio dell'impianto, per stabilire con precisione il valore dell'operazione, perché la più volte minacciata "sicurezza nazionale" deve essere anche economicamente valutabile. 6. Motivi che hanno spinto alla scelta di un porto rispetto ad altre alternative offshore che sicuramente non hanno tenuto di conto aspetti ambientali e di sicurezza. Incoerenza dati energetici rispetto alla necessità del progetto 7. Chiede perché il Commissario ha proposto il porto di Piombino con tutti i problemi ambientali ed economici che già ha. 8. Superficialità e carenze progettuali. Chiede di respingere il progetto 9. Chiede perché non è stata fatta la VIA se è vero che l'impianto è sicuro 10. Chiede perché il territorio è stato informato a cose fatte. Chiede a Giani che ottenga pareri qualificati da enti terzi. 11. Le compensazioni stanno alla base di in danno. Sulla base di cosa è stato redatto l'elenco delle compensazioni? 12. Tra le compensazioni è necessario includere l'indennizzo ai piombinesi per svalutazione immobili 13. Perché altri gasificatori hanno raggii di interdizione ben superiori? 14. Quali sono le ricadute occupazionali? 15. Ci sono piani di evacuazione in caso di incidente? 16. Quali coperture assicurative ci sono in caso di danni dovuti ad un incidente? 17. Quali presidi sanitari (ospedali) si intende utilizzare in caso di incidente? 18. Quali altri presidi garantiscono le fasi emergenziali in caso di incidente? 19. Quali sono e come saranno risolte le interferenze con le concessioni di operatori che lavorano sulla banchina est della darsena nord? 20. La bretella di collegamento alle nuove aree portuali, in fase di costruzione dal Gagno, con l'arrivo del rigassificatore rimarrà interdetta alla circolazione? 21. Il termine per le osservazioni non consente di prendere visione del progetto completato ed integrato	1 3 4 5 6 7 13 14 16 17 18
57	Rete legalità per il clima e fuori dal fossile	Prot. 0323699 del 22/08/2022	1. Sproporzione tra l'enormità e la complessità delle opere da realizzare rispetto alla esigua durata dell'autorizzazione (soli 3 anni): tutto il progetto è da rivedere. 2. Sfasamento tra l'inizio dei tre anni chiesti dal Commissario e l'inizio secondo SNAM. 3. Con la riduzione a tre anni dell'autorizzazione, SNAM non prevede cosa succederà alle strutture installate e chi dovrà smantellarle (decommissioning) (fa elenco di impianti che necessitano di decommissioning) 4. Mancato impegno di SNAM a individuare nell'ambito del procedimento autorizzativo localizzazioni alternative. E' passato più di un altro mese dalla nota di puntualizzazione di SNAM e data l'urgenza data alla procedura, non si conosce ancora neanche una proposta di localizzazione alternativa e se sarà offshore oltre le 12 miglia come a Livorno e Porto Viro. 5. Blocco per oltre tre anni della banchina finanziata dalla Regione per lo sviluppo di commerci e siderurgia. 6. Rischio incidente rilevante tra metaniere di approvvigionamento e normale intenso traffico merci, passeggeri, pescherecci e turistico 7. Rischi da eventi naturali estremi (trombe d'aria, alluvioni, tempeste) come il 17 c.m. a La Spezia e il 18 c.m. a Carrara 8. Il gasdotto circonda il sito IT5160010 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone, nonché la Riserva Naturale Regionale e Oasi WWF Padule di Orti-Bottagone: Difficile credere che tali lavori di scavo non disturbino in modo irrimediabile la fauna del luogo senza strumenti di attutimento del suono, non previsti per i lavori intorno al parco 9. Idrologia area scavo gasdotto non sufficientemente ispezionata: problema di intercettazione delle falde e loro ripristino? 10. TOC sotto il fiume Cornia e impatto degli scavi orizzontali e ripristino ambientale per flora e fauna. poco approfondimento su eventuali impatti e ripristini. 11. La costruzione di un gasdotto di 8.8 km temporaneo per 3 anni è opera inutile e dannosa. 12. Si chiede il rispetto della Direttiva Europea 2014/52/UE, non si può prescindere dal coinvolgimento del pubblico per le grandi opere. 13. La localizzazione all'interno di un porto inoltre va contro la Direttiva Seveso III e le disposizioni del D.Lgs 105/2015 sugli impianti ad alto rischio di incidente rilevante 14. Mancato rispetto delle distanze di sicurezza (500 metri dalle abitazioni) e divieto di navigazione (3.7 km di raggio) come per gli altri 2 rigassificatori in funzione: Livorno e Porto Viro. 15. La presunta emergenza gas e impegno UE che il nostro Governo ha appena sottoscritto per la riduzione dei consumi del gas del 7%. 16. Carattere antiscientifico della decisione, violazione dei principi ambientali del diritto UE, violazione degli artt. 9 e 41 della Costituzione italiana. Argomenta tale assunto " Com'è noto e accertato dalla migliore scienza disponibile, il gas di origine fossile non è un ponte, ma un muro per la transizione verso l'uscita dall'emergenza climatica....." Dopo una disamina normativa conclude "Pertanto, se si insisterà sulla decisione proposta, si consumerà non solo un illecito civile, nello specifico per violazione degli artt. 2043 e 2050 Cod. civ., ma anche un illecito europeo e costituzionale, giustiziabili nelle sedi competenti.	5 6 7 9 11 15 16 17 21 24
58	Osservante 38	Prot. 0323711 del 22/08/2022	Movimento per la sostenibilità – punti di disaccordo: - illegittimità nomina non effettuata ai sensi dell'art. 11, L. 400/88; - scarsa competenza rispetto agli uffici indicati dall'art. 46 del DL 157 – la struttura commissariale non in possesso della medesima capacità, competenza e adeguatezza ministeriale di analisi del progetto. Inoltre aver escluso il Ministero della Transizione Ecologica dal procedimento di Autorizzazione Unica farà venir meno l'analisi da parte della Commissione Tecnica VIA del Ministero della transizione Ecologica che ha adeguate competenze per seguire procedimenti complessi come quello del caso in oggetto. - ASSENZA di VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE e infondatezza dell'esenzione alla VIA rispetto al diritto europeo.	1 2

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>- INFONDATEZZA DELLA NECESSITÀ DI NUOVE INFRASTRUTTURE DI RIGASSIFICAZIONE: è stato ampiamente dimostrato che l'attuale capacità delle infrastrutture di importazione e di stoccaggio di gas naturale per l'Italia (gasdotti, rigassificatori e stoccaggi sotterranei) siano già di gran lunga sufficienti a soddisfare la domanda annua interna di gas anche prendendo a riferimento l'anno che ha registrato il maggior consumo di gas degli ultimi 10 anni ossia nel 2021.</p> <p>- Errata disposizione di urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale. Tra le argomentazioni utilizzate dal Ministro del MITE per giustificare alla Commissione Europea l'esenzione alla VIA c'è la motivazione basata sull'"urgenza di realizzare il rigassificatore galleggiante in vista dell'approssimarsi della stagione invernale" entri in esercizio entro Marzo 2023." Tale data ipotizzata persino dal proponente - e suscettibile di ulteriori ritardi - è già sul finire della stagione invernale per cui non trova fondamento neanche quest'ultima argomentazione del Ministro della Transizione Ecologica che vorrebbe esentare dalla VIA il rigassificatore in oggetto in vista della stagione invernale ma è un dato di fatto che con l'approssimarsi della prossima stagione invernale, anche rispettando il previsto cronoprogramma del proponente, non vedrà ancora compiuta la realizzazione del rigassificatore.</p> <p>- ASSENZA DEL PROCEDIMENTO DI AIA: il procedimento presso il Commissario di cui all'art.5 del 50/2022 non prevede una procedura di VIA ma anche è manchevole di procedimento di AIA.</p> <p>- ASSENZA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA.</p> <p>- ERRATA VALUTAZIONE DI "EMERGENZA GAS" IN BASE AL PIANO DI EMERGENZA ITALIANO DEL GAS NATURALE: il 26 febbraio il Ministero della Transizione ecologica ha dichiarato lo stato di "pre-allarme" per le forniture all'Italia. Al momento dell'apertura del procedimento amministrativo ai sensi dell'art.5 del 50/2022, lo stato dell'Italia è quindi di "pre-allarme" e non - come affermato dal proponente - di "emergenza"</p> <p>- MANCANZA CALCOLO DI EMISSIONI FUGGITIVE METANO E INESATTA VALUTAZIONE IMPATTO SANITARIO: nella documentazione del proponente le emissioni fuggitive di gas metano nella fase di esercizio vengono solo accennate nel paragrafo "2.6.2 Valutazione degli Impatti e Identificazione delle Misure di Mitigazione" (REL-AMB-E-00040_r0. Impatto Sanitario) ma non vengono affrontate.</p> <p>- POSSIBILE PERMANENZA IN PORTO OLTRE IL PERIODO DI 3 ANNI: va considerato che il periodo di permanenza dell'unità galleggiante di rigassificazione nel porto di Piombino non è ancora certo, infatti nella Lettera SNAM del 15.7.2022 (nota di puntualizzazione dell'istanza) inviata al Commissario il proponente specifica che l'istanza è per una durata di 25 anni e che il periodo di giacenza dell'unità galleggiante di rigassificazione la necessità di ormeggio in porto per un periodo "non inferiore a 3 anni", il che è evidente che tale periodo temporale non è improrogabile e che ovviamente dipenderà anche da fattori esterni per collocare l'impianto in altra zona ad oggi non meglio specificata.</p> <p>- CARENZE DI ANALISI SU EVENTI DI TORNADO E TZUNAMI</p> <p>CONCLUSIONI Le notevoli e sostanziali osservazioni riscontrate nel presente documento rappresentano motivi fortemente ostativi alla realizzazione dell'unità galleggiante di rigassificazione nel porto di Piombino, insuperabili non solo dal punto di vista tecnico - su cui sono dovute almeno delle integrazioni da parte del proponente - ma soprattutto di carattere procedurale. Per tanto si esprime parere CONTRARIO all'istanza avanzata da società SNAM FSRU Italia, controllata al 100% da SNAM spa e inerente l'autorizzazione per la realizzazione di un terminal di rigassificazione galleggiante nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino).</p>	<p>4</p> <p>5</p> <p>7</p> <p>15</p> <p>20</p>
59	Osservante 39	Prot. 0323718 del 22/08/2022	<p>Le osservazioni del sottoscritto saranno presentate entro i termini di legge quando tutti gli atti di progetto saranno completi ed accessibili al pubblico tenendo conto anche della sospensione dei termini feriali.</p> <p>Se quanto sopra esposto, a tutela dei diritti e degli interessi dell'intera Cittadinanza Italiana, come Legge impone, non sarà rispettato, senza ulteriore preavviso saranno avviate tutte le relative possibili azioni civili e penali nei confronti dei diretti responsabili.</p>	6
60	Osservante 40	Prot. 0323726 del 22/08/2022	<p>La condotta sarà costruita con materiali di recupero e tubi di diverso diametro. Non capisce i motivi della fretta.</p> <p>REL-CIV-E-00023 - pag.20 e 24 la stima dei carichi dovuti alle navi di passaggio, non sono stati considerati i traghetti che escono ed entrano a velocità 7-12 nodi. Pag.21 le soglie operative non sono sicure in quanto vento superiore a 46 km/h comporta rischio ormeggio per queste navi che offrono molto bordo. Configurazione di ormeggio atipica (percorso tubazione): situazione pericolosa in caso di rottura dell'ormeggio infatti è inserita in cassoni di cemento. Configurazione poco agevole per personale addetto all'ormeggio in caso debba lasciare la banchina.</p> <p>REL-PROG-E-0001 bacini di evoluzione e pescaggi in porto al limite per navi di 300 metri. Infatti era previsto ATF nel 2020 che prevedeva di ampliare il bacino di evoluzione per aumentare sicurezza navi di questa stazza in fase di ormeggio alla banchina est. Nessuna traccia nella documentazione.</p> <p>REL-AU-E-00001 pag.19 si parla del small scale ma non vengono poi chiarite le procedura di sicurezza riferite all'attracco di tali imbarcazioni. Per le metaniere non ci sono dati sulle zone di ancoraggio. Pag.45 sulla banchina c'è il PIM che utilizza depositi infiammabili e fiamme libere per le lavorazioni: non si legge niente sulla compatibilità del FSRU con tali lavorazioni.</p> <p>REL-MEC-E-00100 (relazione tecnica Legge 105) l'area di danni viene identificata graficamente ma non viene specificato se tali zone potranno impedire o limitare la navigazione nella zona di ingresso che sarà ristretta di 200 m. lo stesso limite riguarda la banchina nord e la futura banchina ovest. Aree inutilizzate per 3 anni?</p> <p>REL-AMB-E-00013 Analisi di traffico. Mappa di base estratta da Google che non riporta darsena nord. Viene fatta analisi con traffico 2021 che appare sottovalutato per le potenzialità del porto. E' preoccupante l'assunto che il porto subirà impatto se venissero applicate prescrizioni con interdizione della navigazione in certi lassi di tempo. Disquisizione su sindrome Nimby e su correttezza snam, sull'emergenza nazionale che è un pretesto.</p>	<p>9</p> <p>15</p> <p>16</p>
61	Confimpresa	Prot.323749 del 22/08/2022	Ugual osservante 38	<p>1</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>7</p> <p>15</p> <p>20</p>
62	Movimento per la sostenibilità e per la difesa del territorio	Prot. 323740 del 22/08/2022	Ugual osservante 38	<p>1</p> <p>2</p> <p>4</p> <p>5</p> <p>7</p>

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
				15 20
Osservazioni su espropri				
63	Società Cooperativa La Chiusa Pontedoro	Prot. 0327301 del 25/08/2022	<p>L'osservazione attiene al vincolo preordinato all'esproprio principalmente.</p> <p>Arece interessate dal vincolo preordinato all'esproprio</p> <p>Fig. 51 particella 219 e 220 interessano il progetto del Polo (Allegato B)</p> <p>Si tratta di due particelle molto allungate che interessano la viabilità pubblica (Stralcio 4) in fase di realizzazione (perimetro rosso sulla foto aerea). La Convenzione Rep. N. 6646 del 29.06.2020 tra il Comune di Piombino e la scrivente Coop. La Chiusa di Pontedoro prevede infatti che su parte di dette particelle siano realizzati la strada pubblica UMI 11 (con tanto di impianti e sottoservizi) (Allegato C). Inoltre su dette particelle sarà realizzata la futura strada di collegamento del Polo da Est (sulla esistente strada del Quagliodromo). Pertanto le suddette particelle non possono essere espropriate; al più la tubazione del gas potrà attraversarle ad una adeguata profondità (almeno 10 m).</p> <p>Inoltre si allega una planimetria della Darsena Turistica in fase di ultimazione (Allegato A). Si noti: Diga di Sopraflutto (a Nord) già realizzata dalla Cooperativa; Diga di Sottoflutto (a Sud) che sarà realizzata dalla Autorità Portuale; Avamposto con i cerchi di evoluzione, in fase attuale di dragaggio.</p> <p>Il tubo del gas naturale DN 1200 è posto a circa 66 m dalla Diga di Sopraflutto. Distanza che appare assolutamente inadeguata. (Allegato D)</p> <p>Per quanto sopra si chiede che:</p> <p>1 - La tubazione del gas sia posta ad una distanza dalle due Dighe suddette e dall'Avamposto, tale da non interferire con la loro costruzione e manutenzione, almeno 300 m ad Est di esse; inoltre che non sia posto un vincolo che impedisca la manutenzione di cui sopra.</p> <p>1 - La tubazione del gas sia posta ad una profondità dal fondo marino delle due Dighe suddette e dall'Avamposto, tale da non interferire con i lavori di dragaggio periodico; inoltre che non sia posto un vincolo che impedisca il dragaggio di cui sopra.</p> <p>Attuale situazione concessoria</p> <p>Viene ripercorso il quadro delle concessioni in essere tutte antecedenti al FSRU.</p> <p>Si chiede pertanto di conoscere quali provvedimenti verrebbero presi con particolare riferimento alle aree interessate da esproprio e che insistono in particolare sulle suddette particelle anche al fine della prosecuzione dell'attività realizzativa del porto turistico e dell'intero progetto cantieristico/navale, dovendo tenere conto degli interventi costruttivi e investimenti economici già realizzati e quelli futuri per il completamento dell'intero progetto.</p> <p>Ulteriori osservazioni</p> <p>Le osservazioni sotto riportate riguardano essenzialmente la vicinanza della struttura del porto turistico rispetto alla posizione in cui verrà posizionata la nave rigassificatrice. La fascia di attenzione e/o interdizione viene individuata in circa 500 m.</p> <p>Il porto turistico sarà in esercizio per la primavera del 2023 (per quanto riguarda la darsena di Levante) ed accoglierà, stabilmente ormeggiate, circa 400 imbarcazioni di varia metratura di lunghezza. Pertanto, il flusso in entrata/uscita delle imbarcazioni dal porto sarà notevole e non solamente nel periodo estivo, così come quello di coloro che usufruiranno a vario titolo della struttura: proprietari delle imbarcazioni, turisti, lavoratori e più in generale di tutte quelle imprese e attività cantieristiche che ruotano intorno al mondo della nautica.</p> <p>Dal momento che la notizia del posizionamento della nave in porto si è sparsa dai media nazionali e locali, le persone interessate a poter fruire di un posto barca e l'imprenditoria interessata alla cantieristica pongono molte domande ed interrogativi rimanendo peraltro riluttanti a sottoscrivere i relativi contratti di ormeggio, creando così un pesante danno economico e di immagine.</p> <p>In relazione a quanto sopra, alla società, in virtù del raffreddamento di interesse, vengono a mancare quei flussi finanziari che permettono la realizzazione del progetto nel suo complesso (porto turistico con le due darsene, aree dedicate alla cantieristica navale, area pescherecci e area refitting navale) con possibile ulteriore ricaduta negativa occupazionale per la città di Piombino e del suo comprensorio e per la diversificazione economica auspicata da più parti.</p> <p>Dal 2023 inizieranno i lavori per la costruzione della seconda darsena (quella di Ponente) dello stesso porto turistico con raddoppio, a lavori terminati della capacità ricettiva arrivando a complessivi 650 posti barca. Nel caso in cui la fascia di rispetto per la salvaguardia delle aree interessate alla realizzazione dell'opera dovesse essere di una misura tale che il porto turistico ne rientrasse all'interno, si rischierebbe di veder bloccati gli interventi edilizi nel porto turistico ed in corso di realizzazione.</p>	Procedure di esproprio
64	Comune di Piombino	Prot. 0330004 Data 29/08/2022	<p>Formula osservazioni in relazione alle particelle di proprietà comunale soggette a vincolo preordinato all'esproprio (foglio 52 - pp 44 e 45, foglio 16 - pp194)</p> <p>1 - Le aree sono ricadenti all'interno della fascia di pertinenza della SP 40 e quindi di competenza della Provincia di Livorno: ritengono necessario prorogare i tempi per la presentazione delle osservazioni in modo da consentire alla Provincia di Livorno di poter formulare osservazioni.</p> <p>2 - lungo la SP 40 sarà realizzata la ciclovia Tirrenica, il cui progetto di fattibilità tecnica ed economica è già redatto che potrebbe essere pregiudicato dalle prospettate opere. Le due previsioni progettuali devono essere coordinate.</p>	Procedure di esproprio
Osservazioni seconda finestra partecipativa				
65	Comune di Campiglia Maritima	Prot. 0341038 Data 07/09/2022	<p>Trasmette la DCC 55 del 29/07/2022 con allegata mozione dove:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dichiaro la propria contrarietà all'ipotesi di collocazione del rigassificatore a Piombino; - Si esprime a favore della realizzazione di un grande progetto basato sulle energie rinnovabili che coinvolga l'intera Val di Cornia. 	Nessuna in particolare
66	Osservante 41	Prot. 0342101 Data 08/09/2022	<p>Esprime perplessità circa i contenuti dell'analisi socio-economica, evidenziando che l'unico dato certo sembra essere quello relativo al numero degli addetti al terminale (34 marittimi). Evidenzia che il terminale OLT impiega 22 addetti, alcuni part-time e non di Livorno.</p> <p>L'analisi è del tutto mancante in relazione ai dati sui posti di lavoro persi dovuti alle limitazioni che verranno poste agli altri settori e attività economiche esistenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • settore itticultura; • settore turismo; • settore navi da crociera; • settore stabilimenti balneari che avranno come skyline il rigassificatore. <p>Chiede integrazioni in relazione a tale seconda questione relativa ai posti di lavoro persi per interferenza con altri settori.</p>	17 18

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
67	Osservante 42	Prot. 0344722 del 19/09/2022	Contesta il fatto che non è stata presa in considerazione la sua precedente (osservazione 18) che chiedeva una finestra temporale di 60 gg e non di 15 per la presentazione delle osservazioni sulle integrazioni. Ritiene che non sia stata data risposta alle sue precedenti osservazioni in relazione a sicurezza, effetto domino, inquinamento e occupazione: nelle integrazioni non è stato detto come si intende preservare i posti di lavoro esistenti in riferimento all'orticoltura e all'allevamento di cozze che andranno persi. Evidenza che nell'analisi socio-economica vengono individuate 1591 ULA che produrrà la nave gasiera ma non vengono indicati i requisiti, per quanto tempo saranno impiegati, le competenze tecniche. Non vengono riportate procedure sui comportamenti da assumere in caso di incidente rilevante, non viene citato l'effetto domino di un possibile incidente né come verranno ricostruite le abitazioni: viene dato per scontato che non succederà niente.	6 13 16 18
68	Osservante 43	Prot. 0323188 del 19/08/2022	Gli esiti degli studi modellistici delle acque di vaporizzazione indicano che gli impatti rimangono confinati in porto e non interessano la costa: 1 - queste indagini e previsioni non le dovrebbe fare Snam 2 - in merito all'ipoclorito di sodio non sono state fornite integrazioni, non basta che siano rispettati i limite di legge delle concentrazioni ma devono essere considerati i volumi di acqua immessi e la costanza del rilascio, quindi i chilogrammi di ipoclorito costantemente immessi per almeno 3 anni. Oltre ai milioni di metri cubi di acqua più fredda che si diffonde con le correnti. L'ipoclorito agisce su fauna e flora e sulla miticoltura, le bocche di presa degli impianti ittici e le spiagge balneari	23
69	Comitato Salute Pubblica Piombino Val di Cornia	Prot.346293 del 12/09/2022	- L'impianto non tiene adeguatamente conto delle fasce di interdizione, nemmeno 500 metri di contro alle 2 miglia dell'impianto di Livorno, né tiene conto delle disposizioni di cui dell'Allegato 5 sezione F decreto 105 del 2001 che individua in 2 km il livello di attenzione di elementi vulnerabili, quali abitazioni, infrastrutture, attività lavorative. - Non convince l'asserita (quasi sempre) compatibilità con i traffici portuali né le simulazioni proposte di manovre che dovrebbero garantire sicurezza. - In risposta alla Capitaneria di porto, la società rileva che le collisioni tra traghetti saranno scongiurate perché sarà sempre possibile porre rimedio alle eventuali avarie, che le operazioni di scarico di Gas liquido avverranno di notte, che alcune banchine non potranno essere utilizzate o utilizzate a certe condizioni meteo da altre navi perché operazioni al limite o non sicure in presenza del rigassificatore e metaniera, che alcune verifiche di uscita dal porto del FSRU sono state simulate solo con venti fino a 15 nodi. - chiede se l'AdSP ha adempiuto a quanto espresso dal Decreto Ministeriale 9 maggio 2001, articolo 6 richiamato anche nello stesso Piano Preliminare di Sicurezza dalla Società proponente che scrive " sarà compito dell'Autorità di sistema portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale". I dati e gli scenari in argomento potrebbero già essere stati eseguiti da codesta Autorità e allora rivolgi istanza che siano messi a disposizione tramite la pubblicazione degli stessi nel sito della Regione Toscana.	9 11 15 16
70	Osservante 44	Prot. 0346296 Data 12/09/2022	Osserva sulle integrazioni di cui all'annesso 10 presentate ad AdSP Chiede come potranno convivere le attività di PIM e FSRU sulla stessa banchina. Snam dichiara di aver presentato istanza di concessione per 3 anni e 9 mesi ma sul sito RT compare ancora l'istanza a 25 anni. Chiede chiarimenti. Snam non ha presentato la localizzazione futura come invece richiesto da AdSP. Snam non risponde alle richieste di AdSP circa i dettagli sugli scenari interferenziali e ricadute operative commerciali rispetto alle attività portuali. Snam rimanda allo studio socio-economico. Snam rimanda a successivo momento l'analisi del rischio di collisione tra natanti, Snam giudica il rischio remoto ma senza considerare che le mareggiate e i venti forti in porto non sono condizioni rare. Snam indica che le manovre tra nave gasiera e FSRU verranno effettuate in notturna per non ostacolare i traghetti. Rappresenta dubbi sulla sicurezza di tali manovre senza la luce diurna.	5 9 15 17
71	Osservante 45	Prot. 0347315 del 13/09/2022	Osserva in merito alle integrazioni presentate al MITE - USSRI I dati utilizzati da Snam sono vecchi di 15 anni; le analisi dovrebbero essere effettuate da struttura pubblica con dati 2022. I soggetti interessati devono verificare lo stato del SIN prima di sconvolgere lo stesso ed i suoi inquinanti con gli escavatori: non ci si può fidare dei rilievi e delle campagne di Snam che è società privata. Non viene specificato quanto gas effettivamente verrà immesso nella rete e quanto GNL verrà invece venduto sul mercato small scale.	24
72	Osservante 46	Prot. 0347316 del 13/09/2022	Osserva sulle integrazioni richieste da ARPAT e presentate da Snam Per capire quanto cloro effettivamente finirà nelle acque manca il dato di durata dello scarico la cui concentrazione è 0,2 milligrammi per litro. Quanti chili di cloro vengono scaricati a settimana? Non appare credibile l'affermazione di Snam circa il fatto che la caratterizzazione delle TRS sarà fatta in corso d'opera. Non appare corretto procedere all'accantonamento delle terre, alla loro analisi e poi decidere cosa fare con tali terre. Ad avviso dell'osservante prima vanno fatte le analisi e poi decidere se procedere e come con la movimentazione del terreno. Snam qualche analisi con il suo laboratorio privato ha fatto ma i risultati arpat non sono ancora pervenuti. E' necessario il parere favorevole di arpat. Chiede delucidazioni sulle conseguenze delle emissioni fugitive. Chiede delucidazioni sull'impatto acustico in relazione alle metaniere small scale di cui non si dice niente.	19 20 22 24
73	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.348975 del 14/09/2022	<u>Osservazione n. 1 alle controdeduzioni di Snam (osservazioni gruppo n.3 del Comitato Salute Pubblica e La Piazza)</u> 1. Sul quesito di fondo della insufficiente fascia di interdizione di circa 500mt per proteggere persone e elementi vulnerabili, la Società si basa sull'assunto (per noi inaccettabile) che eventuali incidenti e rischi siano legati al malfunzionamento dell'impianto di rigassificazione e comunque minimizzati (FSRU Golar Tundra) e questo porta a dire che gli effetti si ripercuoterebbero solo nella fascia immediatamente vicina alla Nave FSRU; continuiamo ad asserire che eventuali incidenti non ricollegabili al mal funzionamento dell'impianto potrebbero avvenire e andrebbero ad interessare una fascia più ampia interessando certamente i 2 km. I presupposti delle risposte di Snam sono che ogni avaria è sempre governabile e quindi si escludono collisioni. Le simulazioni eseguite sono con venti non forti e non si considera il caso di forzosa uscita dal porto della FSRU con vento superiore a 15 nodi. Per quanto concerne gli atti terroristici si rimanda a successive misure di sicurezza ma non si identificano le conseguenze. L'AdSP non ha risposto ai richiami di Snam per l'individuazione degli scenari incidentali per aree fuori al porto. Il Commissario deve pretendere dette analisi in Cds. L'analisi sui rischi di fatto non è attendibile perché la Società proponente riporta, nel Piano di sicurezza preliminare della Golar Tundra, l'analisi HazOp eseguita nel 2012, dieci anni prima, sulla Nave Golar IGLOO. Alcuni scenari incidentali o metodologie per farvi fronte vengono rimandate dalla Società al Piano di sicurezza definitivo; vista la celere che è stata attribuita a tutto il procedimento si sarebbe dovuto chiedere in tale procedimento il Piano di Sicurezza definitivo. In sintesi ritengono che il progetto: -non rispetti le fasce di sicurezza necessarie a prevenire o contenere danni e incidenti alle persone e agli elementi vulnerabili (decreto 105/2015); -non abbia i requisiti della compatibilità territoriale, che invece la Società asserisce per le motivazioni sopra dette e per le quali comunque rinvia alle analisi della Autorità di sistema portuale (Decreto 8.9.2001); -non sia attendibile ad indicare gli scenari possibili, sui quali dovrebbe basarsi il rilascio o meno del nulla osta di fattibilità da parte del CTR e quale documento fondamentale in supporto del piano di emergenza esterno ad opera del Prefetto, ciò in considerazione che l'analisi sui rischi è stata eseguita su una nave diversa, ovvero la Golar Igloo e su disegni e relazioni tecniche vecchie di dieci anni, inficiando di conseguenza anche le stesse misure di interdizione ipotizzate intorno alla nave (500 mt); -non garantisca la compatibilità del FSRU con i traffici marittimi del porto; -non sia riuscito a dimostrare la non interferenza con altre attività industriali per possibile effetto domino; -rimanda all'AdSP la verifica della compatibilità delle attività produttive esistenti con il rigassificatore, riteniamo comunque che questa non sia garantita anche basandosi sulla stessa documentazione fornita da Snam. 2. La Hazop è riferita ad un'altra nave Golar Igloo e risale al 2012 pertanto inattendibile e da rifiutare. Chiedono che sia compiuta Hazop su Golar Tundra e si annulli il RPS che si basa su documenti vecchi. 3. Per il rischio collisioni Snam rimanda alle integrazioni ossia all'annesso 15 paragrafo 3 punto 3.5 dove SNAM sintetizza e interpreta lo studio commissionato alla Società Ctena di Genova inerente al traffico portuale con la	7 8 9 10 11 15 16 20

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>presenza del rigassificatore (FSRU) concludendo che tutto va bene. Inoltre asserisce che i rischi di security saranno considerati nell'ambito del Piano di Emergenza Interna, il cui sviluppo non è richiesto dal D.Lgs. 105/2015 nella fase di Rapporto di Sicurezza preliminare.</p> <p>Il Comitato contesta i limiti dello studio e le interpretazioni stesse fatte da Snam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le simulazioni hanno dati in ingresso che rappresentano solo parzialmente la realtà, non si considerano venti sopra i 15 nodi. Solo una simulazione di uscita FSRU dal porto ma con venti di 15 nodi. Se dovesse abbandonare il porto in emergenza con venti superiori? Non ci sono simulazioni per il traffico dei traghetti e le previste navi metaniere di piccola taglia che è previsto verranno a rifornirsi di GNL (Gas Naturale Liquido) direttamente alla FSRU - di fatto viene asserita l'incompatibilità con il traffico TPL per l'Elba poiché si indica l'eventualità di utilizzare le ore notturne per l'arrivo e la partenza delle metaniere. Ma se il rifornimento dovesse avvenire obbligatoriamente di giorno quali sarebbero le conseguenze sul TPL? <p>Lo studio Cetena afferma che</p> <ul style="list-style-type: none"> - "la manovra di ingresso nel Porto di Piombino (banchina Nord), considerando l'ingombro della FSRU ormeggiata presso la banchina Est e l'ausilio di due rimorchiatori in assistenza (2x45t), impiegati circa al 50% della loro potenza, risulta svolta al limite degli standard minimi di sicurezza necessari allo svolgimento della manovra, a causa dei limitati spazi di manovra dovuti alla presenza della scarpata e della FSRU, che non permettono agli operatori coinvolti di operare nella modalità ottimale allo svolgimento della manovra." - "la manovra di ingresso nel Porto di Piombino (banchina Nord), considerando l'ingombro della FSRU e della LNG Carrier ormeggiata presso la banchina Est e l'ausilio di tre rimorchiatori in assistenza (1x45t, 1x70t e 1x80t) non risulta svolta in sicurezza a causa dei limitati spazi di manovra dovuti alla presenza della scarpata e delle navi ormeggiate presso la banchina Est, che non permettono agli operatori coinvolti di operare nella modalità ottimale allo svolgimento della manovra" - "la manovra di ingresso nel Porto di Piombino (banchina Ovest nel layout modificato secondo ATF) viene eseguita in sicurezza in condizioni di vento fino a 15kn considerando l'ausilio di quattro rimorchiatori in assistenza (1 x 70t, 1 x 80t e 2 x 45t), impiegati circa al 50% della loro potenza;" <p>La stessa Cetena nello studio ammette che la banchina Nord non potrà più essere utilizzata.</p> <p>Il Comitato afferma quindi che ci saranno danni alle attività economiche che operano su tale banchina. Le manovre delle porta rinfuse, dati gli spazi ristretti per la presenza dell'FSRU e della metaniera, risultano in pericolo. Lo studio Cetena vi è poi una evidente forzatura: sono esclusi incidenti che determinino la collisione con la FSRU a seguito di una avaria ad un traghetto perché non è prevista una avaria a cui non si riesca a porre rimedio.</p> <p>Per quanto attiene il rischio attentati SNAM sostiene di non doverli trattare rimandando ad una fase successiva l'analisi dei rischi. Riteniamo che una parte del documento inerente la prevenzione di attacchi illeciti intenzionali alla FSRU o alla gassiera doveva essere messo a disposizione anche del pubblico. Pongono una serie di domande relative al progetto di security che è stato comunicato alla sola Capitaneria. Chiedono di sapere se questo progetto risponde alle loro domande.</p> <p>4. Chiedono al Commissario di chiedere le revisioni delle disposizioni statali inerenti l'esclusione da VIA. Di nuovo richiama la non validità della Hazop e la necessità di procedere a nuovo RPS. Di nuovo richiama la necessità che AdSP si esprima sull'analisi dei rischi esterni al porto. Le analisi di rischio svolte sono inoltre volte a minimizzare: non si considerano per esempio, possibili evenienze tra loro concatenate, o si ipotizzano solo rotture di tubazioni con fori di piccole dimensioni o rotture parziali di un tubo. Elencano quindi una serie di risposte fornite con integrazioni e controdeduzioni inerenti la sicurezza che non convincono. I raffronti con il terminale di Barcellona non possono essere svolti poiché situazioni diverse.</p> <p>Chiedono l'istruttoria da parte dell'ISS della VIS.</p> <p>5. Di nuovo si lamentano simulazioni svolte con forze di vento troppo cautelative e non veritiere rispetto alla reale situazione.</p> <p>6. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022 Nel Report n.14650: Simulazioni di manovra per il porto di Piombino a pag.12 leggiamo: "In particolare, è stata verificata la fattibilità delle manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche del paraggio, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier,"Riteniamo che limitare la fattibilità delle manovre di ingresso e di uscita dal porto alle sole navi metaniere(LNG Carrier) che servono a ricaricare la rigassificatrice(FSRU) ed a due portarinfuse (Bulk Carrier) sia una scelta che non evidenzia le molte situazioni di pericolo. Nessuna simulazione che considerasse l'interferenza che si potrebbero originare tra il traffico dei traghetti e le previste navi metaniere di piccola taglia che verranno a rifornirsi di GNL</p> <p>7. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022 La maggior parte delle manovre simulate con le navi sono state eseguite in assenza di vento e con vento moderato (15Kn) che genera piccole onde (forza 4 nella scala Beaufort). Riteniamo non evidenziate le situazioni di pericolo a cui le navi andranno incontro manovrando in condizioni meteo più critiche.</p> <p>8. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022 Ribadita osservazione circa metaniere in ingresso e uscita notturna che quindi indirettamente afferma la presenza di rischi se concomitanti a traghetti. Vedi punto 3.</p> <p>9. vedi punto 7.</p> <p>10. aspetti relativi alle simulazioni di manovra in porto. Vedi punto 3</p> <p>11. SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022. Vengono riportate le avarie possibili di un traghetto ma sono esclusi incidenti che determinino la collisione con la FSRU a seguito di una avaria ad un traghetto, non è quindi prevista una situazione in cui non si riesca a porvi rimedio.</p> <p>12. L'osservazione prende in esame quanto esplicitato nel documento redatto da CETENA S.p.A per conto dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba e avente per oggetto: Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino – Simulazioni di manovra – Report 11610 emesso in data 15.07.2013. In tale rapporto le simulazioni eseguite da CETENA S.p.A. le manovre si sono svolte quindi sempre con l'assistenza di 3 rimorchiatori, in presenza di vento proveniente dai quadranti meridionali (SE e S), avente intensità variabile tra 15 nodi, 25 nodi e 35 nodi di velocità. Nel Rapporto CETENA per FSRU 35 nodi non è stato considerato. Si ritiene indispensabile che le manovre simulate da CETENA S.p.A. nel Report Prot.0310613 del 05.08.2022 siano verificate anche con vento a 35 kn. Questa come le precedenti osservazioni dimostra che lo studio commissionato a Cetena avendo scelto di limitare al solo vento con forza 15 nodi non possa garantire la piena operatività del porto.</p> <p>13. Vengono ripercorsi incidenti storici in vari porti dovuti a cause molto particolari (rare). Il RPS dovrebbe quindi considerare anche gli eventi rari. Si ricorda che nel settembre 2022 a Piombino si è verificato evento con venti a 75 nodi (tornado). Fa quindi il confronto con le aree di limitazione della OLT</p> <p>Non vengono date risposte chiare circa le difese che saranno assunte in relazione alla possibilità di attacco terroristico.</p> <p>14.inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno-ANNESSO 15 - Allegato 1_72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINAL FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG</p>	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO TERMINI SORGENTE. Elementi che fanno dubitare dell'accuratezza delle analisi svolte da Snam:</p> <ul style="list-style-type: none"> - RPS no su Golar Tundra e quindi non attendibile - confronto rischio di esplosione basato su rapporto pieni e vuoti. Fanno notare che un importante fattore trascurato completamente: la dimensione, la forma e la posizione degli ostacoli sono fattori da prendere in considerazione nel valutare il rapporto di ostruzione che caratterizza e determina un'esplosione. - numerosi refusi ed errori che determinano mancanza di attenzione nell'esposizione di elementi così delicati - La tubazione che alimenta ciascuna delle unità di rigassificazione della Golar Tundra ha un diametro di 8 pollici e non è in alcun modo giustificato che la rottura si limiti ad un foro con diametro pari a 40 mm. Visto l'elevata pressione e visto il diametro pari a 200 mm molto più attendibile ipotizzare la rottura completa della tubazione e non una rottura parziale. Le indicazioni Ministeriali prescrivono di adottare fori pari al 20% del diametro del tubo solo per diametri superiori a 8 pollici e considerare per tubi di diametro minore un foro di fuoriuscita del liquido in pressione pari al diametro del tubo stesso. Arrivano infine a sostenere che anche considerando la rottura pari al 100% del diametro del tubo, quindi 200 mm, si avrebbe ugualmente la stessa portata prima calcolata con l'ipotesi del 20% del diametro quindi 40 mm! <p>Sostengono che la portata non varia rispetto a quanto precedentemente affermato dato l'intervento della valvola FCV, ma visto che la rottura potrebbe avvenire a monte della valvole (in particolare di quella FCV) e data la diminuzione della prevalenza si instaurerebbe la massima portata erogabile! trincerandosi dietro la legge che prescrive di fare una analisi completa dei possibili rischi solo nel Piano di Sicurezza definitivo e demandando ad altri il compito di analizzarli, non mettono in evidenza le molteplici cause che indipendentemente da guasti interni all'impianto possono dare origine ad un incidente rilevante.</p> <p>15. inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - Allegato 1 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINAL FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO TERMINI SORGENTE. Vedi punto 14 sugli scenari di rottura dell'intera sezione delle tubazioni.</p> <p>16. inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - Allegato 1 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINAL FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO TERMINI SORGENTE. SNAM deve presentare al comune competente una valutazione di impatto acustico che dimostri il rispetto del valore limite di pianificazione. DOCUMENTO NON PRESENTE. IL DOCUMENTO DI SNAM È SOLO UN ANALISI DELLA SITUAZIONE DI FONDO ESISTENTE</p>	
74	Osservante 47	Prot. 0348976 Data 14/09/2022	<p>Inerente le simulazioni effettuate dalla società Cetena sulle manovre in sicurezza.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Chiede perché per il terminale OLT sia stata disposta un'area di 3,7 km di diametro dove è vietata sosta, navigazione, pesca ecc. mentre a Piombino non è prevista 2. Cosa accadrebbe se non fossero garantite le condizioni per effettuare le manovre in sicurezza? 3. Dove attraccerebbero le navi in attesa? 4. Quali sono gli scenari conseguenti a collisioni di navi in porto in presenza della GT? 5. Quali sono gli scenari in caso di attacco terroristico? 6. E in caso di fulmini che colpiscono la GT? <p>Viene richiesto il rispetto della Seveso III e della normativa sulla VIA</p>	<p>9</p> <p>10</p> <p>15</p> <p>16</p>
75	Osservante 48	Prot. 0350845 del 15/09/2022	<p>Letta l'osservazione ASL sulla VIS non trovano lo studio sulla VIS del MITE che di prassi viene rilasciato.</p> <p>In una nota al Commissario il Mite (Martuzzi) chiedeva chi avesse ricevuto tale incarico. Ad oggi non risulta risposta a Martuzzi da parte del Commissario.</p> <p>Chiedono dunque chi effettuerà l'analisi VIS.</p>	2
76	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.354527 del 19/09/2022	<p>Studio Cetena.</p> <p>Le simulazioni di manovra che, in base alle date riportate sui fogli presenza allegati alla relazione Cetena, sono state effettuate nei mesi di maggio e giugno 2022 potevano essere allegare alla istanza in modo da permettere una migliore valutazione. Alcune sono simulate sulla base dello stato attuale delle banchine mentre altre lo sono con il completamento della banchina ovest come da ATF 2020. ritengo che l'ormeggio alla banchina nord costituisca sempre un pericolo sia con la sola FSRU ormeggiata che con la metaniera affiancata. Resta valida l'osservazione secondo la quale l'ATF 2020 prevedeva un bacino di evoluzione di 520 metri mentre al momento risulta essere 450.</p> <p>Osserva che il fatto che l'area appartenga ad una zona classificata area industriale/artigianale non significa di per sé che l'impianto sia compatibile (in termini di sicurezza), in quanto ritiene dipenda dalle lavorazioni effettuate nelle aree contigue. Ricorda un recente incidente avvenuto in porto.</p> <p>Fa presente che le aree circostanti, ancora incomplete, rischiano di avere limitazioni nei traffici qualora si intenda ricevere navi con carichi non compatibili alla presenza di un impianto FSRU</p> <p>Chiede informazioni riguardo alle operazioni di ormeggio/disormeggio e alle manovre di emergenza.</p> <p>Simulazioni di avaria</p> <p>Osserva che le simulazioni di avaria fanno riferimento ad un traghetto della lunghezza di 120 metri e larghezza 18 metri, non tengono conto che l'equipaggio una volta lasciata la banchina lascia il posto di ormeggio e l'avarità può accadere a ridosso della zona dove insiste l'impianto.</p> <p>Ritiene che per i traghetti che trasportano infiammabili quali benzina e gpl sia necessario determinare le varie tipologie di danno derivato da collisione alle varie velocità</p> <p>Non è stato tenuto conto delle manovre dei traghetti di lunghezza superiore ai 200 metri che ormeggiano alla banchina Pecoraro ed evolvono di fronte alla banchina Est a circa 100 metri dall'impianto, o delle navi da crociera.</p> <p>Nelle simulazioni non sono mai state previste le uscite di emergenza in presenza di altre navi, operazione che in spazi ridotti come nel porto di Piombino deve essere verificata con la massima attenzione.</p> <p>Varie considerazioni</p> <p>Chiede se la zona di mare prospiciente l'ex centrale Enel sino alle zone di allibio ed ancoraggio faccia parte del futuro riposizionamento offshore della FSRU.</p> <p>Chiede quali siano le misure a protezione dell'FSRU che verranno messe in atto in occasione di fenomeni meteorologici intensi (simili a tornado) per proteggere l'impianto da possibili detriti anche di medie e grandi dimensioni trasportate dai venti.</p> <p>Chiede se siano previste ispezioni in fase di pre-ormeggio delle navi metaniere ed in caso positivo, quale e dove sarà la zona di attesa / ancoraggio ?</p> <p>Chiede se la FSRU sarà sottoposta a visite di classe quinquennali e soste in bacino di carenaggio oppure alle visite intermedie biennali.</p> <p>Ritiene che l'attività della nave FSRU quale deposito galleggiante di gnl per poter rifornire bettoline o altre navi più piccole, ritengo che questo aspetto debba essere oggetto di autorizzazione separata, in quanto non legata all'emergenza gas;</p> <p>ritiene che l'autorizzazione dell'FSRU debba avere delle condizioni di validità strettamente connesse all'emergenza che ne hanno richiesto l'emissione.</p>	<p>9</p> <p>15</p> <p>16</p>
77	Piombino Logistics S.p.A	Prot. 0352682 Data 16/09/2022	<p>1. Garanzia operazioni portuali JSW</p> <p>La Banchina Nord è la più profonda della zona, con un draft di - 18mt. Viene utilizzata per il carico e lo scarico di semiprodotto/prodotti finiti di JSW. Generalmente infatti la Società effettua ordini di acquisto di semiprodotto in lotti di 25/35.000 tonnellate con caratteristiche delle navi quali il pescaggio di 14 metri con carico e lunghezza 180-190 metri. La Banchina Nord viene dunque attualmente utilizzata per alleggerire ogni nave di semiprodotto proveniente dall'India tanto quanto basta per consentirle di raggiungere il pescaggio sufficiente per poter essere spostata alla banchina in concessione PL.</p> <p>Il porto di Piombino presenta 4 banchine rilevanti sotto il profilo che ci occupa, ma la Banchina Nord è l'unica che – per profondità e condizioni – può essere utilizzata per la prima fase delle attività di scarico dalle navi Handymax, ovvero un suo alleggerimento. Viene quindi fatta una disamina delle varie banchine.</p>	17

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
			<p>La presenza a Piombino della nave rigassificatore potrebbe limitare o completamente inibire l'utilizzo della Banchina Nord.</p> <p>Nel caso in cui non venisse garantita l'attuale continuità delle operazioni portuali e si assistesse a riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati, JSW subirebbe dunque un grave danno (con evidenti ripercussioni produttive e occupazionali). Detto danno è tanto più grave se si considera che JSW è l'unico produttore di rotaie in Italia, che JSW è fornitore di RFI, che i fondi della Missione 3 del PNRR sono orientati all'implementazione del sistema ferroviario e che dunque JSW, con la sua attività, contribuisce al perseguimento di un importante interesse pubblico.</p> <p>Viene quindi richiesto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - la garanzia della continuità delle operazioni portuali di carico e scarico di semiprodotto/prodotti finiti di JSW in Banchina Nord come avviene attualmente, senza riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati; - nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo status quo delle attività portuali che si proceda alla messa in pristino del pontile "Lucchini" (le cd Piazze 3 e 4, salvo altro), oppure che vengano corrisposte alla Società, a titolo compensativo del grave pregiudizio che verrà a subire, le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino della banchina in concessione; - in ogni caso, che la società possa beneficiare di una riduzione sul prezzo del gas, anche a titolo compensativo. <p>2. Garanzia traffici su gomma strada interna JSW e Piombino Logistics</p> <p>Viene richiesta la garanzia della continuità di utilizzo, a immutate condizioni, da parte di JSW, PL e di tutti gli altri della strada interna allo stabilimento di Piombino, della Portineria di Ischia di Crociano, nonché del suo piazzale di ingresso antistante, di collegamento con la provinciale SP40 della "Base Geodetica", senza che, né la Portineria, l'infrastruttura, né il traffico su gomma e conseguentemente anche quello ferroviario interno, possano essere danneggiati dal traffico aggiuntivo risultante dalla presenza delle aree di cantiere legate all'impianto di rigassificazione e/o dal suo esercizio, e della distribuzione del gas metano, per quanto interferente con il sito industriale, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito.</p> <p>Richiede in sintesi</p> <ul style="list-style-type: none"> - che si intervenga sul sistema infrastrutturale viario come sopra dettagliato, in modo da renderlo idoneo ai traffici che andrà a sostenere, in aggravio a quelle già presenti, effettuando gli interventi necessari sulla sede stradale, sulla segnaletica verticale e orizzontale, sull'illuminazione degli svincoli più critici e quant'altro possa ravvisarsi come necessario, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito. 	
78	JSW Steel Italy Piombino S.p.A	Prot. 0352682 del 16/09/2022	Uguale alla precedente.	17
79	Associazione di volontariato Idra	Prot. 0352685 del 16/09/2022	<p>1. ANALISI DEI PRESUPPOSTI</p> <p>Chiedono che siano fornite controdeduzioni da parte del Commissario integrative a quelle presentate da Snam.</p> <p>In relazione all'esenzione dalla VIA richiama l'Art.117 della Carta Costituzionale che ritengono prevalente. Il Commissario deve promuovere un'azione normativa speciale di iniziativa della Regione per sottoporre a Valutazione di Impatto Ambientale il progetto. Attendono risposte dal Commissario.</p> <p>2. ANOMALIE PROCEDURALI</p> <p>Lamentano varie carenze del processo partecipativo sia in ordine ai tempi che ai modi che incidono sulla democraticità del processo stesso.</p> <p>In relazione al rischio incidenti rilevanti indicano che non appare essere stato attivato il procedimento previsto dal Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose. Il Proponente ha già risposto che non è di sua competenza pertanto lo chiedono al Commissario.</p> <p>3 CRITICITÀ: AMBIENTE E ECONOMIA</p> <p>Segnala che il tema del raffreddamento delle acque all'interno di una baia chiusa non sembra essere stato adeguatamente affrontato. E necessario identificare infatti un modello di circolazione e diffusione dello scarico freddo di acqua che permetta di prevedere in quanto tempo e a che distanza vengono smaltiti i volumi d'acqua da immettere a temperatura inferiore a quella d'origine, perché possano essere calcolati gli impatti cumulativi dell'immissione di acqua via via più fredda nel piccolo bacino su cui si esercita l'azione industria le in programma.</p> <p>Inoltre si segnala come nel ciclo aperto, rendendosi necessario l'utilizzo costante de l'ipoclorito di sodio ai fini del processo industriale, ancorché si possa provvedere ad abbattere in parte la concentrazione del cloro nelle acque resituite all'ambiente marino così da farle rientrare nei limiti di legge alla stregua di acque di acquedotto, il risultato del processo, per l'ambiente marino, è un'immissione continuata di acqua sterile, ossidata, morta.</p> <p>Raffreddamento e clorazione non sono compatibili con le esigenze di un ecosistema sano; si dovrebbe applicare il principio di precauzione.</p>	6 7 22
80	Osservante 49	Prot.0352686 del 16/09/2022	Fuori dai termini	
81	PIM	Prot.0352683 del 16/09/2022	Fuori dai termini	
82	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. 354527 del 19/09/2022	Fuori dai termini	
83	Italia Nostra Arcipelago Toscano	Prot.0356755 del 20/09/2022	Fuori dai termini	
84	Comitato Salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot.386400 del 11/10/2021	Fuori dai termini	
85	Fratelli Neri S.p.a	Prot. 0381782 del 07/10/2022	Fuori dai termini	
86	Il Comitato Salute Pubblica Piombino val di Cornia La Piazza Val di Cornia Il Gazebo 8 giugno contro il rigassificatore Il Comitato Liberi	Prot. 0386400 del 11.10.2022	Fuori dai termini	

#	Chi	Note/Gestione	Sintesi contenuti	Argomento
	Insieme per la salute			

ALLEGATO B



**Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino
art. 5 – D.L. n. 50/2022 d.P.C.M. 8 giugno 2022**
commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

**Alla Direzione Ambiente ed Energia
c.a. Direttore Edo Bernini**

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Convocazione conferenza interna ai fini della definizione della posizione unica regionale ex art. 26 ter della L.R. 40/2009. L.R. 30/2015 Valutazione di incidenza.

Con riferimento all'istanza in oggetto, atti Prot. RT n. 343811 del 09/09/2022, ed alla Comunicazione di avvenuto deposito della documentazione integrativa da parte di Snam FSRU Italia (Prot. RT n. 334138 del 01/09/2022), si comunica quanto segue.

Richiamata la principale normativa e le disposizioni di riferimento per il Settore scrivente:

- Direttive n. 2009/147/CEE “Direttiva del Consiglio concernente la conservazione degli uccelli selvatici (versione codificata)”, nota anche come “Direttiva Uccelli” e n. 92/43/CEE “Direttiva del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche” nota anche come Direttiva “Habitat”;
- D.P.R. 357/97 “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche” ed il successivo aggiornamento con D.P.R. 120/03;
- L.R. 30/2015 “Norme per la conservazione e la tutela degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatiche” e succ. modif. ed integraz.;
- D.C.R. n. 37/15 di integrazione al PIT, che approva la rete delle aree di collegamento ecologico funzionale di cui alla L.R. n. 30/15;
- D.G.R. n. 644/2004, 454/08, e n. 1223/2015;

Ricordato che, come previsto dal § 1.12 delle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (pubblicate in data 28/12/2019 sulla GURI, serie generale, n. 303), nell'espressione del parere l'Autorità competente si impegna a tenere adeguatamente conto dei risultati del processo di partecipazione del pubblico;

Richiamata inoltre la precedente nota del Settore scrivente (protocollo n. 302099 del 27/07/2022), relativa al procedimento in oggetto, con cui si richiedeva, per i profili di competenza, quanto segue:

a) con riferimento al **procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale**:

- Attivare il procedimento di Valutazione appropriata attraverso l'invio della seguente documentazione:



- “Format Istanza valutazione appropriata” e Mod. 1 per la quantificazione degli oneri istruttori, debitamente compilati e firmati;
- attestazione di avvenuto versamento degli oneri istruttori, se dovuti;
- Studio di Incidenza Ambientale in fase di Valutazione Appropriata;

b) con riferimento agli aspetti relativi alla **qualità ambientale delle acque marino costiere**:

- tenere in considerazione per la qualità ambientale del corpo idrico le previsioni del Piano di Gestione delle Acque - III ciclo – 2021-2027 dell’Autorità di Distretto dell’Appennino Settentrionale;
- valutare l’opportunità di estendere il piano di monitoraggio ambientale proposto in modo da ricomprendere punti di monitoraggio delle acque marino costiere relativi al corpo idrico Costa di Piombino e/o al limitrofo Costa di Follonica, in stretta correlazione alla necessità di garantire il mantenimento dello stato ecologico buono e il non peggioramento della qualità chimica del corpo idrico nella fase di esercizio;

c) con riferimento alla **qualità delle acque di balneazione**:

- aggiornare i dati sulla qualità delle acque di balneazione rispetto ai più recenti monitoraggi effettuati da ARPAT, in particolare relativamente alla zona posta a nord-est dell’impianto, posizionata in prossimità all’acqua di balneazione denominata “Pontedoro”.

Dato atto che il procedimento di Valutazione di Incidenza Ambientale (Valutazione Appropriata) è stato correttamente avviato, tramite la presentazione della documentazione richiesta, che risulta formalmente completa;

Richiamata altresì la nota del Settore scrivente recante protocollo n. 349289 in data 14/09/2022, contenente un primo parere relativo alla Valutazione di Incidenza, nonché specifiche considerazioni in merito alla qualità ambientale delle acque marino costiere e delle acque di balneazione;

Considerato che l’area interessata dal progetto è situata in prossimità di 3 Siti della Rete Natura 2000, istituiti in conformità alle Direttive Habitat e Uccelli, di seguito elencati:

- ZSC IT5160009 “Promontorio di Piombino e Monte Massoncello”;
- ZSC/ZPS IT5160010 “Orti Bottagone”, in sovrapposizione ai seguenti istituti di tutela ed aree di interesse conservazionistico:
 - Riserva Naturale Regionale “Padule Orti Bottagone”;
 - Area umida Ramsar “Padule Orti-Bottagone” (cod. AR_LI02);
 - Important Bird Area (IBA) 219 – “Orti Bottagone”;
- SIC IT5160021 “Tutela del *Tursiops truncatus*”, sito interamente marino;

In particolare la ZSC IT5160009 “Promontorio di Piombino e Monte Massoncello” si trova a circa 4,2 km dall’area portuale in cui verrà ubicato l’impianto di rigassificazione (FSRU); la ZSC/ZPS IT5160010 “Padule Orti-Bottagone” è situata a circa 330 m dal tratto di metanodotto che le è più prossimo; il SIC IT5160021 “Tutela del *Tursiops truncatus*” si trova a circa 9 km dall’area portuale in cui verrà ubicato l’impianto di rigassificazione (FSRU);

Rilevato inoltre che nelle vicinanze dell’area oggetto di intervento è presente anche l’Area Naturale Protetta di Interesse Locale (Anpil) “La Sterpaia” (Codice EUAP 1055);



Per quanto riguarda, in particolare, la ZSC/ZPS "Orti Bottagone" si rileva quanto segue:

- come risulta dalla DGR 644/04

- tra gli obiettivi di conservazione della ZSC/ZPS Orti- Bottagone vi è il *recupero delle aree umide circostanti e l'incremento delle connessioni ecologiche con le aree naturali e seminaturali circostanti*;
- tra gli elementi di criticità per il Sito Natura 2000 si annovera *l'isolamento dell'area umida in un contesto fortemente urbanizzato, con grandi impianti industriali*;

- come risulta dalla carta Carta della Rete Ecologica (parte integrante della II invariante del Piano di Indirizzo Territoriale/Piano Paesaggistico Regionale), la zona in cui si situa il metanodotto che comprende anche la ZSC/ZPS Orti-Bottagone, la Riserva Naturale e la sua Area Contigua, nonché l'Anpil "La Sterpaia", è classificata quale *area critica per processi di artificializzazione*;

- a causa della particolare importanza per la sosta degli uccelli migratori, la ZSC/ZPS Orti Bottagone è stata riconosciuta quale Area umida di importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar;

Esaminata la documentazione trasmessa e considerato che la realizzazione del metanodotto in oggetto, implica, fra le altre cose:

- lo scavo di una trincea nel tratto compreso fra la chilometrica 1+683 e 2+780 con una profondità di scavo pari a 2,11 m da p.c. per la condotta DN1200;
- lo scavo di due trincee parallele finalizzate ciascuna ad ospitare una condotta DN650 tra le chilometriche 2+780 e 4+040 con una profondità di scavo pari a 1,56 m da p.c.;
- lo scavo di due trincee parallele finalizzate ciascuna ad ospitare una condotta DN650 tra le chilometriche 4+610 e 8+863 con una profondità di scavo pari a 2,15 m da p.c..

Considerato altresì che il modello idrogeologico dell'area di interesse, così come emerge dalla documentazione presentata, è caratterizzato, in estrema sintesi, dall'affioramento di depositi di colmata del Fiume Cornia, costituiti in prevalenza da terreni fini con granulometria variabile dalle argille ai limi argillosi, a bassa permeabilità, affioranti al tetto di una facies lagunare/costiera a permeabilità mediamente maggiore e con frazione sabbiosa prevalente. La stessa documentazione, nel report REL-CI-E-00002 Capitolo 5, riporta che il livello di falda: *"nei piezometri S7 e S8..... è risultato rispettivamente tra circa -1,9 e -2,3 m da p.c.,Inoltre da ulteriori dati reperiti da precedenti studi risulta che l'area costiera,....., è caratterizzata dal livello freatico prossimo a quota 0 m s.l.m."*.

Ritenuto quindi che tali lavorazioni possano comportare:

- alterazioni delle condizioni idromorfiche dei terreni attraversati, quali i terreni palustri posti nei pressi dell'Anpil "La Sterpaia" e gli incolti situati a est dello stabilimento siderurgico denominato "Ex-Lucchini", aree che rivestono una funzione ecologica di rilievo per le specie in interesse faunistico che frequentano la vicina ZSC/ZPS;
- alterazioni nella circolazione o nella ricarica della falda freatica con conseguenze sulla qualità e quantità di acqua all'interno della ZSC/ZPS;

Le trincee infatti, se non correttamente ripristinate, possono in futuro costituire delle vie preferenziali per la circolazione delle acque sotterranee, con il potenziale rischio di ridurre l'apporto idrico alle



aree protette; pertanto risulta fondamentale che il ripristino delle suddette trincee non alteri il flusso delle acque sotterranee stesse;

Preso atto che:

- relativamente al ripristino idrogeologico la "Relazione generale del progetto di fattibilità tecnico-economica (REL-AMB-E-00004)" riporta nel Paragrafo 14.2.2 "Ripristini idrogeologici" quanto segue: "*i lavori di realizzazione dell'opera (.....), possono venire localmente a interferire temporaneamente con la falda freatica e con il sistema di circolazione idrica sotterranea (...) Nel caso in cui tale eventualità si verifichi in prossimità di opere di captazione (pozzi di emungimento, canali di drenaggio interrati) ovvero di emergenze naturali (sorgenti, fontanili), saranno adottate, prima, durante e a fine lavori, opportune misure tecnico-operative volte alla conservazione del regime freaticometrico preesistente*";
- in base al cronoprogramma trasmesso, i lavori si svolgeranno tra l'autunno 2022 e la primavera 2023 e che, pertanto, è ipotizzabile che sia frequente il ricorso ad aggotamenti;

Ritenuto pertanto che le lavorazioni sopra descritte debbano essere condotte in modo tale da escludere conseguenze sugli attuali equilibri e condizioni idromorfiche, idrologiche ed idrogeologiche dell'area d'intervento;

Dato atto che, per quanto riguarda la ZSC "Promontorio di Piombino e Monte Massoncello", ed il SIC marino "Tutela del tursiops truncatus", lo studio d'incidenza esamina adeguatamente le possibili incidenze determinate dal progetto, sia in fase di cantiere che in fase di esercizio e reputa tali incidenze come nulle, trascurabili o non significative, in ragione sia della distanza esistente tra la zona di intervento ed i Siti Natura 2000, sia dell'entità delle incidenze rilevate, elencate di seguito:

- in fase di cantiere:
 - Perdita e frammentazione di habitat di interesse comunitario e di specie;
 - Emissioni in atmosfera e sollevamento polveri;
 - Alterazione del clima acustico.
- in fase di esercizio:
 - Traffico navale indotto e collisione con la fauna marina;
 - Emissioni in atmosfera;
 - Alterazione del clima acustico generato dalla FSRU;
 - Alterazione del clima acustico generato dall'impianto di Wobbe;

Considerato che, in riferimento ai possibili impatti sulla **qualità ambientale delle acque marino costiere**, nell'Allegato 8 "Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale rev. 1" del 30/08/2022, capitolo 5, paragrafo 5.2 Acque superficiali e marino costiere, sono correttamente riportati: ubicazione dei punti di monitoraggio, parametri analitici, articolazione temporale del monitoraggio, dai quali si evince che il piano è stato integrato con 13 punti di monitoraggio delle acque marino costiere, di cui 5 punti nuovi, pertanto l'area marina antistante il porto di Piombino e l'area costiera oggetto di intervento risultano ricomprese nel monitoraggio previsto sia in fase *ante operam* sia in fase *post operam*;

Ritenuto che nello "Studio modellistico di dispersione termica/chimica in fase di esercizio presso il terminale FSRU di Piombino (LI) (REL-AMB-E-00014)" sia stata compiutamente analizzata la



dinamica della dispersione della temperatura e del cloro a seguito delle operazioni di rigassificazione previste all'interno dell'area portuale di Piombino (LI), legate all'entrata in funzione di una unità di FSRU tramite l'impiego di un modello numerico in grado di simulare l'evoluzione spaziotemporale della circolazione marina forzata da diverse variabili ambientali, quali vento, onde, gradienti di pressione. L'implementazione di tale modello ha consentito di analizzare la dinamica della dispersione di cloro e temperatura conseguente al rilascio di reflui dall'impianto della FSRU.

È stato verificato che nelle tre configurazioni alternative progettuali dello scarico non sono state riscontrate criticità per nessuno scenario meteomarinico considerato, sebbene la configurazione n. 1 sia stata scartata per la possibile interferenza con gli impianti di itticoltura posti in prossimità della stessa;

Valutato che, in riferimento ai possibili impatti sulla **qualità delle acque di balneazione**:

- le due acque di balneazione denominate “Pontedoro” e “Viale del Popolo” sono classificate in stato “eccellente” nella stagione balneare 2022 e nei 4 anni precedenti, dal 2018 al 2021;
- l'impatto dell'opera risulta esaurientemente analizzato nella relazione “REL-VDO-E-00011 rev.0 datata 30 agosto 2022, in quanto, nelle tre possibili configurazioni dello scarico, la dispersione dei parametri analizzati nello Studio denominato REL-AMB-E-00014 (cloro e temperatura) non risulta influire negativamente sulla qualità delle acque di balneazione;

Esaminate le osservazioni del pubblico pervenute nell'ambito del processo di partecipazione previsto dal procedimento (comprese quelle sulla documentazione integrativa presentata dal Proponente), nonché le controdeduzioni prodotte dal proponente, pervenute in data 09/09/2022 (Prott. RT n. 344717 e 344719);

Considerato che, nell'ambito del processo di partecipazione, sono stati evidenziati i seguenti aspetti, ritenuti meritevoli di ulteriori approfondimenti da parte del Settore scrivente, nell'ambito dei propri profili di competenza:

- relativamente al procedimento di valutazione di incidenza ambientale:
 - possibili incidenze determinate dalle operazioni di scavo sullo stato di conservazione delle specie selvatiche, nelle fasi fenologiche più sensibili del loro ciclo di vita, con particolare riferimento alle specie di interesse comunitario ed a quelle di interesse conservazionistico;
 - possibile incidenza determinata dalle emissioni di polveri sulle specie floristiche e faunistiche di interesse conservazionistico, sia direttamente, sia indirettamente, attraverso intorbidimento delle acque;
- in riferimento alla qualità ambientale delle acque marino costiere:
 - possibili ricadute dell'opera sulla prateria di Posidonia antistante il porto di Piombino;

Per i motivi sopra esposti, si ritiene che le misure di mitigazione comunicate con la precedente nota del Settore scrivente (Prot. 349289 del 14/09/2022) debbano essere opportunamente integrate, prevedendo espressamente:

- che le operazioni di scavo siano effettuate nel periodo 31 agosto – 1 marzo e nelle ore in cui si dispone di luce naturale, fatta salva la possibilità di proseguire tali lavorazioni anche nel periodo 2 marzo – 30 agosto, sempre nelle ore diurne, esclusivamente in quelle aree in cui i lavori siano stati avviati in data antecedente al 2 marzo e purché gli stessi non abbiano subito interruzioni, in modo da evitare, limitatamente alla fase di cantiere, l'insediamento della fauna selvatica;



- che sia garantita la bagnatura e/o copertura dei cumuli di terreno di scavo temporaneamente depositati e in attesa di reinterro, per tutta la lunghezza della trincea prevista in progetto, nelle giornate con umidità atmosferica inferiore al 50%, in modo da limitare al massimo la dispersione di polveri nell'atmosfera;

Si ritiene altresì di confermare la valutazione precedentemente espressa, relativa alla ZSC "Promontorio di Piombino e Monte Massoncello" ed al SIC "Tutela del *Tursiops truncatus*", in quanto le incidenze rilevate sono da considerarsi non significative in ragione delle distanze alle quali possono essere rilevati gli effetti di tali incidenze e della distanza minima di tali Siti dall'area di cantiere;

In particolare, per quanto attiene il SIC "Tutela del *Tursiops truncatus*":

- nella fase di cantiere non sono previste attività che comportino l'utilizzo di mezzi navali e, per quanto riguarda le interferenze da inquinamento acustico, le stime effettuate evidenziano come, nel caso più gravoso di funzionamento in contemporanea di tutti i mezzi presenti, i valori delle emissioni acustiche si attestano intorno ai 60 dB(A) nel raggio di 600m dal cantiere e, ad una distanza di 1,5 km dal medesimo, scendono intorno ai 42 dB(A), valore inferiore al limite di potenziale interferenza per le specie animali noto in letteratura scientifica, pari a 50 dB (A) (Rif.: REL-AMB-E-00320);
- nella fase di esercizio, il traffico navale indotto a seguito dell'installazione della FSRU subirà un incremento (rispetto alla situazione attuale) estremamente contenuto (1%) e ritenuto pertanto trascurabile in termini di probabilità che si verifichino eventi di collisione con la fauna marina (Rif.: REL-AMB-E-00013 e REL-AMB-E-00003);

Si ritiene infine opportuno, in riferimento alla qualità ambientale delle acque marino costiere, che la Proposta di Piano di Monitoraggio ambientale presentata dal proponente in data 30/08/2022 debba essere integrata almeno con le analisi dell'elemento di qualità ambientale (EQB) "Angiosperme" nella matrice acqua in fase *pre* e *post-operam* al fine di valutare eventuali impatti dell'Unità FSRU sullo stato di salute della prateria di Posidonia antistante il porto di Piombino.

CONCLUSIONI

Dalla disamina dell'istanza, per quanto di competenza del Settore scrivente, si conclude quanto segue.

a) in riferimento al **procedimento di valutazione di incidenza ambientale**, si esprime la seguente valutazione, effettuata in base alle informazioni fornite ed ai successivi approfondimenti istruttori effettuati:

a.1) per quanto riguarda la ZSC "Promontorio di Piombino e Monte Massoncello" ed il SIC "Tutela del *Tursiops truncatus*", è possibile concludere che le incidenze rilevate sui Siti Natura 2000 siano da considerarsi non significative, non pregiudicando il mantenimento dell'integrità dei Siti stessi, con particolare riferimento agli specifici obiettivi di conservazione di habitat e specie;

a.2) per quanto riguarda il sito ZSC/ZPS "Orti-Bottagone", visto quanto espresso in premessa, è possibile concludere che le incidenze rilevate siano da considerarsi non significative a condizione che, al fine di evitare possibili alterazioni degli habitat della ZPS "Orti Bottagone", nonché degli habitat di specie presenti nel tratto palustre posto a nord dell'Anpil "La Sterpaia", frequentati dalle specie caratteristiche del Sito, i lavori per la realizzazione del metanodotto siano condotti in modo tale da escludere conseguenze sugli attuali equilibri e condizioni idromorfiche, idrologiche ed



idrogeologiche dell’area d’intervento.

- A tale scopo si ritiene necessario che, nelle successive fasi di progettazione, o comunque in fase di esecuzione, siano definite, in base alle caratteristiche idromorfologiche del terreno, le misure tecnico-operative tra le tre ipotesi proposte nella “Relazione generale del progetto di fattibilità tecnico-economica (REL-AMB-E-00004)”, consistenti alternativamente in:
 1. rinterro della trincea di scavo con materiale granulare, al fine di preservare la continuità della falda in senso orizzontale;
 2. esecuzione, per l’intera sezione di scavo, di setti impermeabili in argilla e bentonite, al fine di confinare il tratto di falda intercettata ed impedire in tal modo la formazione di vie preferenziali di drenaggio lungo la trincea medesima;
 3. rinterro della trincea, rispettando la successione originaria dei terreni (qualora si alternino litotipi a diversa permeabilità) al fine di ricostituire l’assetto idrogeologico originario;siano messe in atto, quale prescrizione, in relazione alla variabilità delle possibili cause ed effetti d’interferenza, nel tratto palustre posto a nord dell’Anpil “La Sterpaia”, nel tratto compreso tra la stessa Anpil “La Sterpaia” e il confine sud ovest dell’Area Contigua della Riserva Naturale Orti Bottagone e nel tratto posto all’interno della stessa Area Contigua, ovvero in corrispondenza della porzione di metanodotto compreso tra la chilometrica 1+603 e la chilometrica 7+000, come evidenziato nell’allegata cartografia (allegato 1).
Considerata la prossimità di quest’area alla Riserva ed alla ZSC/ZPS, si ritiene opportuno ricorrere preferibilmente alla soluzione di cui al terzo punto del soprastante elenco, dettagliata anche nel Paragrafo 6.2 “Scavo della trincea” del Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti (REL-PDU-E-00002): *“Il materiale di scavo sarà depositato lateralmente alla trincea stessa, per essere riutilizzato in fase di rinterro della condotta (ad esclusione degli scavi in banchina), ponendo particolare cura a separare i terreni ascrivibili allo strato humico, accantonato nella fase di apertura dell’area di passaggio, da quelli più profondi derivanti dallo scavo della trincea. Anche i terreni profondi, se costituiti da litologie differenti, saranno opportunamente separati in modo da permettere di ricostruire - in fase di rinterro - la sequenza stratigrafica originaria”*;
- Le lavorazioni di scavo dovranno essere realizzate, nel tratto suddetto, nel periodo 31 agosto – 1 marzo, al fine di limitare possibili interferenze con la fase riproduttiva della maggior parte della fauna di interesse conservazionistico; le attività di cantiere saranno comunque sempre limitate alle ore in cui si dispone di luce naturale. In caso di necessità, le lavorazioni potranno proseguire anche nel periodo 2 marzo – 30 agosto, esclusivamente in quelle aree in cui i lavori siano stati avviati in data antecedente al 2 marzo e purché gli stessi non abbiano subito interruzioni, in modo da evitare, limitatamente al periodo di esecuzione dei lavori, l’insediamento della fauna selvatica;
- Per tutta la lunghezza della trincea prevista in progetto, nelle giornate con umidità atmosferica inferiore al 50%, dovrà essere effettuata la bagnatura e/o copertura dei cumuli di terreno di scavo, temporaneamente depositati e in attesa di reinterro, in modo da limitare al massimo la dispersione di polveri nell’atmosfera;

b) in riferimento ai possibili impatti sulla **qualità ambientale delle acque marino costiere**, si conferma l’importanza del monitoraggio finalizzato a tenere sotto controllo l’evoluzione qualitativa-ambientale delle acque marine in relazione al raggiungimento degli obiettivi di qualità ambientale previsti dal Piano di Gestione delle Acque - III ciclo – 2021-2027 dell’Autorità di Distretto dell’Appennino Settentrionale.



Come evidenziato nel parere di ARPAT (Nota Prot. R.T. n. 354425 del 19/09/2022) e considerato quanto emerge dall'analisi delle osservazioni, si ritiene che la Proposta di Piano di Monitoraggio ambientale presentata dal proponente in data 30/08/2022 relativamente alle acque marino costiere debba essere integrata almeno con le analisi dell'elemento di qualità ambientale (EQB) "Angiosperme" nella matrice acqua in fase *pre* e *post-operam* al fine di valutare eventuali impatti del rigassificatore sullo stato di salute della prateria di Posidonia antistante il porto.

Nel caso in cui dovessero verificarsi anomalie imputabili all'opera rispetto ai parametri oggetto di monitoraggio il proponente dovrà adoperarsi per la loro pronta risoluzione mediante:

- comunicazione agli Enti di controllo dei dati e delle valutazioni effettuate;
- attivazione di misure correttive per la mitigazione degli impatti ambientali imprevisti o di entità superiore a quella attesa;
- programmazione di ulteriori rilievi/analisi/elaborazioni.

Nel caso in cui le anomalie dovessero persistere il proponente dovrà attivarsi per individuare ulteriori misure correttive da sottoporre all'attenzione degli Enti di cui sopra.

IL DIRIGENTE
Settore "Tutela della natura e del mare"
Ing. Gilda Ruberti

Allegato 1: cartografia dei tratti di trincea dove applicare le prescrizioni sulle lavorazioni di scavo.

AUTORIZZAZIONE AI SENSI DELL'ART.109 D.LGS. 152/06 E
DELLA LETTERA E) DELL'ART.17 DELLA L.R. 80/2015

Il Dirigente del Settore Regionale Genio Civile Valdarno Inferiore

VISTO il D.Lgs n. 112 del 31/03/1998 "*Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali*", in attuazione del capo I della Legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTA la Legge n. 241 del 1990 "*Nuove norme del procedimento amministrativo*", come modificata dalla Legge n. 69 del 2009, dalla Legge n.190 del 2012 e s.m.i.;

VISTA la Legge 31 dicembre 1982 n. 979 "*Difesa del mare, Protezione Ambientale*";

VISTA la Legge 8 luglio 1986 n. 349 "*Danno Ambientale*";

VISTO l'art. 109 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 "*Norme in materia ambientale*";

VISTA la L.R.T. 80/2015 "*Norme in materia di difesa del suolo, tutela delle risorse idriche e tutela della costa e degli abitati costieri*", ed in particolare l'art. 17 lett. e);

RICHIAMATO il D.M. Ambiente e Tutela del Territorio del 7 aprile 2006 "*Nuova perimetrazione del sito di bonifica di interesse nazionale di Piombino*";

RICHIAMATO il Decreto del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare n. 173 del 15/07/2016 "*Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l'autorizzazione all'immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini*" che esclude l'applicabilità dell'Allegato Tecnico del medesimo D.M. ai materiali di cui alla lettera b) del comma 1 dell'art.109 del D.Lgs.152/2006;

RICHIAMATA la Delibera di Giunta n.613 del 18/05/2020 "*Modalità di rilascio delle autorizzazioni di cui all'articolo 17 comma 1 lettere e), f) della legge regionale n. 80/2015 ai fini di assicurare il coordinamento delle attività tecnico istruttorie per gli interventi di recupero e riequilibrio della fascia costiera*";

DICHIARATA l'assenza di conflitto di interessi da parte del Dirigente sottoscrittore e del responsabile del procedimento ai sensi dell'art. 6 bis della L. 7 agosto 1990, n. 241, introdotto dalla Legge 6 novembre 2012, n. 190;

RICHIAMATO che il Responsabile del procedimento è il titolare della Posizione Organizzativa "*Tutela della costa*" del Settore Genio Civile Valdarno Inferiore;

DATO ATTO che relativamente all'opera denominata "*FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia*", ai fini della definizione della posizione unica regionale, ai sensi e per gli effetti dell'art. 26 ter della L.R. 40/2009 e s.m.i., in relazione alle competenze della Regione Toscana nell'ambito del procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 della suddetta Opera, è necessario il rilascio dell'autorizzazione ex art. 109 del D.Lgs 152/06 e lett. e) dell'art. 17 della L.R. 80/2015;

RICHIAMATA la nota del Commissario straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino art. 5 – D.L. n. 50/2022 D.P.C.M. 8 giugno 2022 prot. n. 290912 del 20/07/2022 ad oggetto “Istanza per il rilascio dell’autorizzazione alla costruzione e all’esercizio ai sensi dell’art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all’opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Indizione della conferenza di servizi decisoria ex art. 14, co. 2, legge n.241/1990 in forma semplificata e modalità asincrona e richiesta di contributi.” ;

RICHIAMATA tutta la successiva corrispondenza del Commissario straordinario di Governo e degli Enti intervenuti nel procedimento anche relativa alla documentazione tecnico-amministrativa presentata dal Proponente (pubblicata sul sito <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>) e a cui si è fatto riferimento per la relativa istruttoria;

RICHIAMATI i contributi dello scrivente Settore Genio Civile Valdarno Inferiore del 26/07/2022 e del 16/09/2022 rilasciati in sede di Conferenza dei Servizi interna alla Regione ai fini della definizione della posizione unica regionale ex art. 26 ter della L.R. 40/2009;

RICHIAMATO che ai fini istruttori, per il rilascio dell’autorizzazione ex art.109 D.Lgs. 152/2006, è necessaria l’acquisizione del preventivo parere del Ministero della Transizione Ecologica in quanto soggetto gestore del “SIN Piombino” ai fini delle attività di bonifica;

ACCERTATO che l’intervento di cui alla presente autorizzazione consiste nell’attraversamento con modalità operativa “*trenchless*” da realizzarsi mediante tecnica “*Direct Pipe*”, di lunghezza complessiva pari a 1270 metri, che si sviluppa a partire dalla battigia, ove sarà realizzata la postazione provvisoria di partenza, fino alla banchina del molo nord del porto di Piombino;

ACCERTATO che per l’intervento sopra descritto non sono previste attività di movimentazione di sedimenti marini né in ambito demaniale marittimo né sui fondali e che di conseguenza non necessita, ai sensi di legge, la caratterizzazione dei sedimenti;

VALUTATO che ai fini ambientali detto intervento di immersione della condotta nel fondale marino debba rientrare nella tipologia prevista al punto 2) delle Linee Guida regionali approvate con la richiamata D.G.R. 613/2020, anche in considerazione dell’appartenenza al “SIN Piombino” dei suddetti fondali;

VALUTATO favorevolmente l’intervento sotto il profilo ambientale ex art. 109 del D.Lgs. 152/06 in relazione alla compatibilità e innocuità ambientale dei manufatti utilizzati e della metodica operativa proposta per la posa della condotta sottomarina;

RICHIAMATO il parere favorevole senza prescrizioni della Divisione VII “*Bonifica dei Siti di Interesse Nazionale*” della Direzione USSRI del Ministero della Transizione Ecologica (agli atti regionali prot.n.388325 del 12/10/2022) ai fini del rilascio dell’autorizzazione art.109 D.Lgs.152/2006;

ACCERTATA la regolarità tecnica attestante la correttezza dell’azione amministrativa del presente atto che con la sottoscrizione viene confermata;

CONSIDERATO che l’intervento di realizzazione della condotta sottomarina presenta i requisiti per essere autorizzato con le prescrizioni contenute e di seguito elencate nel presente atto;

- a) il proponente dovrà comunicare l'effettiva data di inizio dei lavori di realizzazione della condotta sottomarina al Settore Genio Civile Valdarno Inferiore all'indirizzo regionetoscana@postacert.toscana.it
- b) il proponente dovrà comunicare l'effettiva data di termine dei lavori di realizzazione della condotta sottomarina (con allegata relazione tecnica di rispondenza delle opere eseguite a quanto in oggetto della presente autorizzazione) non oltre 15 giorni naturali e consecutivi dal termine degli stessi, al Settore Genio Civile Valdarno Inferiore all'indirizzo regionetoscana@postacert.toscana.it
- c) il Proponente ha facoltà di sospendere i lavori per ragioni anche semplicemente precauzionali. In tale eventualità è tenuto a dare immediata comunicazione scritta della sospensione e quindi della ripresa dei lavori al Settore Genio Civile Valdarno Inferiore all'indirizzo regionetoscana@postacert.toscana.it
- d) la presente autorizzazione potrà essere modificata, sospesa o revocata a giudizio insindacabile dell'Amministrazione competente, sulla base di una circostanziata ed adeguata motivazione in ordine alla constatazione della risultanza circa la non compatibilità delle operazioni oggetto della presente autorizzazione con la tutela dell'ambiente marino e/o dei suoi usi legittimi;
- e) il termine per la conclusione di tutte le operazioni autorizzate al successivo punto 1. della presente autorizzazione è fissato in 365 giorni naturali dalla data di comunicazione di inizio lavori di cui alla precedente lettera a). La presente autorizzazione scadrà il 30/11/2023;
- f) ogni due mesi dalla data di inizio dei lavori di cui al precedente punto a), è fatto obbligo al Proponente di depositare una relazione tecnica illustrante lo stato dei lavori eseguiti, il rispetto del cronoprogramma e ogni altra informazione ritenuta utile in relazione alla presente autorizzazione; la relazione dovrà essere inviata al Settore Genio Civile Valdarno Inferiore all'indirizzo regionetoscana@postacert.toscana.it
- g) la presente autorizzazione riguarda esclusivamente l'esecuzione dell'intervento di realizzazione della condotta sottomarina, per cui ogni variazione od ogni ulteriore opera o attività (in ambito marino e/o demaniale marittimo) non indicata negli elaborati progettuali inoltrati, o altro comunque non previsto, dovrà essere sottoposto ad ulteriore esame del Settore Genio Civile Valdarno Inferiore per la nuova eventuale autorizzazione prima della loro esecuzione;
- h) in particolare la presente autorizzazione non comprende le attività di escavo o movimentazione di sedimenti marini che si dovessero eventualmente rendere necessarie a seguito di eventi o lavorazioni a oggi non prevedibili né preventivate; dette attività dovranno essere preventivamente valutate e autorizzate dal Settore Genio Civile Valdarno Inferiore ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152/06;
- i) la presente autorizzazione non comprende attività di riutilizzo (in ambito marino e/o demaniale marittimo) di sedimenti marini comunque derivanti dall'esecuzione dell'intervento;

- j) dovrà essere sempre garantito l'accesso all'area di intervento al personale della Regione Toscana, o altri enti comandati, addetti alla vigilanza ai sensi dell'art.8 *“Verifiche, vigilanza e monitoraggio”* del richiamato D.M. 173 del 15/7/2016.

Il soggetto proponente inoltre rimane il solo ed unico responsabile agli effetti del risarcimento di tutti i danni che fossero arrecati alla proprietà privata, a cose o persone per effetto di quanto autorizzato e comunque tenendo indenne la Regione Toscana da qualsiasi responsabilità, anche giudiziale, per eventuali danni, reclami o molestie che potessero derivare dai lavori in oggetto.

Tutto ciò premesso e considerato

RILASCIATA

1. alla Società SNAM FSRU Italia srl con sede legale in Piazza Santa Barbara, 7 a San Donato Milanese (MI) (P. I.V.A 11313580968) l'autorizzazione ai sensi dell'art. 109 del D.Lgs. 152/06, per le motivazioni espresse in narrativa e secondo le modalità tecniche e operative descritte nella documentazione tecnica citata in premessa, per la posa di manufatti al fine della realizzazione di 1270 metri di condotta sottomarina in acciaio in area demaniale marittima, nell'ambito del progetto *“FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI)”* e come evidenziato negli elaborati depositati agli atti dal Proponente;
2. dispone inoltre che l'intervento autorizzato sia sottoposto alle prescrizioni individuate in premessa dalla lettera a) alla lettera j);
3. da' atto inoltre che il presente provvedimento è rilasciato ai soli fini ambientali dell'art. 109 del D.Lgs 152/2006 e pertanto fa salvi e impregiudicati i diritti di terzi. Il destinatario è tenuto a munirsi di tutti gli ulteriori titoli abilitativi e atti di assenso previsti dalle leggi vigenti.

Il Dirigente del Settore regionale
Genio Civile Valdarno Inferiore
Ing. Francesco Pistone
Firmato digitalmente

PRATICA SIDIT n. 3709/2022

CONCESSIONE DEMANIALE E AUTORIZZAZIONE IDRAULICA

AI SENSI DELLA L.R. 80/2015, DELLA L.R. 41/2018, DEL R.D. 523/1904, DEL D.P.G.R. 42/R/2018 E DEL D.P.G.R. n. 60/R del 12/08/2016

Il Dirigente del Settore Regionale Genio Civile Valdarno Inferiore

VISTI gli artt. 93,95, 97 e 98 del R.D. 523/1904 “Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie” e s.m.i.;

VISTA la L. 37/94 “Norme per la tutela ambientale delle aree demaniali, dei fiumi, torrenti, laghi e altre acque pubbliche”;

VISTO il D.Lgs n. 112 del 31/03/1998 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali", in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59;

VISTA la L.R. 41/2018 “Disposizioni in materia di rischio di alluvioni e di tutela dei corsi d’acqua in attuazione del Decreto legislativo 23 febbraio 2010 n. 49 (Attuazione della direttiva 2007/60/CE relativa alla valutazione ad alla gestione dei rischi di alluvioni) . Modifiche alla l.r. 80/2015 e alla l.r. 65/2014;

VISTA la L.R. 22/2015 “Riordino delle funzioni provinciali e attuazione della legge 7 aprile 2014 n.56” che dispone in ordine al trasferimento alla Regione Toscana della gestione del demanio idrico e dell’introito dei relativi proventi;

VISTA la L.R. 80/2015 "Norme in materia di difesa del suolo, tutela delle risorse idriche e tutela della costa e degli abitati costieri", ed in particolare l’art. 2 lett. i) e n);

VISTA la L.R. 79/2012 “Nuova disciplina in materia di consorzi di bonifica. Modifiche alla l.r. 69/2008 e alla l.r.91/1998. Abrogazione della l.r. 34/1994”;

VISTO il reticolo idrografico e di gestione di cui alla L.R.79/2012, nel suo ultimo aggiornamento vigente;

VISTO il D.P.G.R. n. 60/R del 12/08/2016 avente ad oggetto “Regolamento in attuazione dell’articolo 5 della legge regionale 28 dicembre 2015 n.80 (Norme in materia di difesa del suolo, tutela delle risorse idrica e tutela della costa e degli abitati costieri) recante disciplina del rilascio delle concessioni per l’utilizzo del demanio idrico e criteri per la determinazione dei canoni, d’ora in poi denominato “Regolamento”;

VISTO il D.P.G.R. n. 45/R 8 agosto 2017 “Modifiche al Regolamento emanato con decreto del Presidente della Giunta Regionale 12 agosto 2016 n. 60/R”;

VISTA la D.G.R.T. n. 888 del 07/08/2017 “ Determinazione dei canoni per l’uso del demanio idrico” con cui è stato modificato il termine di cui alla D.G.R.T. n. 35 del 24/01/2017 per effettuare il pagamento dei canoni delle concessioni in corso di validità, sono state apportate alcune modifiche alla D.G.R.T. n. 1138 del 15/11/2016 e sono stati ridotti gli importi dei canoni di alcune tipologie di occupazione fissati con D.G.R.T. n. 1138 del 15/11/2016;

VISTA la D.G.R.T. n. 1414 del 17/12/2018 “Disposizioni in materia di concessioni per l’occupazione del demanio idrico- Modifiche alla d.g.r.t. 888/2017”;

VISTA la D.G.R.T. n. 124 del 10/02/2020 “Modifiche al Regolamento emanato con decreto del Presidente della Giunta Regionale 12 agosto 2016 n. 60/r. Approvazione”;

VISTA la DGRT n. 888 del 07/08/2017 “determinazione dei canoni per l’uso del demanio idrico” e ss.mm.ii;

VISTA la Legge 241/1990 e s.m.i.”Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”così come modificata dalla Legge n. 69/2009 e 190/2012;

VISTO il D.P.G.R. 42/R “Regolamento per lo svolgimento delle attività di polizia idraulica, polizia delle acque e servizio di piena, in attuazione dell’articolo 5 della l.r. 28 dicembre 2015 n. 80” (Norme in materia di difesa del suolo, tutela della risorsa idrica e tutela della costa e degli abitati costieri);

VISTO che relativamente all’opera denominata “FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI)”, Proponente: Snam FSRU Italia s.r.l., in relazione alle competenze della Regione Toscana, nell’ambito del procedimento per il rilascio dell’autorizzazione alla costruzione e all’esercizio ai sensi dell’art. 5 del d.l. 50/2022 della suddetta opera, è necessario il rilascio dell’autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018 e della Concessione per l’utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R;

VISTI gli elaborati progettuali redatti dal Proponente, agli atti del procedimento regionale, che rilevano ai fini del rilascio della concessione per l’utilizzo del demanio idrico e dell’autorizzazione idraulica, così come di seguito descritti:

REL-VDO-E-00003 (Nota Risposta Prot. 0307818 RT Genio Civile)

Allegato 1 – REL- CIV-E 00030 (Analisi di fattibilità dell’opera in relazione al rischio di alluvioni dei corsi d’acqua)

Allegato 2 - REL- CIV-E 00027 (Analisi interferenze reticolo idrografico)

Allegato 5 - REL- CIV-E 5B-00155_r0 (Deviazione fosso TC 14671)

Allegato 6 - DIS-AT-32D-00110_r2 (Attraversamento Direct Pipe)

Allegato 7 - DIS-AT-18D-00116_r2_r3 (Attraversamento TOC Fiume Cornia)

Allegato 8 - DIS-AT-7E-00117_r2_r3 (Attraversamento Fosso TC14409)

Allegato 9 - DIS-AT-10E-00118_r2_r3 (Attraversamento Fosso Cosimo)

Allegato 10 - DIS-AT-8E-00119_r2_r3 (Attraversamento Fosso TC14502)

Allegato 11- DIS-AT-6E-00120_r2_r3 (Attraversamento Fosso TC14542)

Allegato 14 - PG-CGD-3C-00010_r0 (Carta geologica tecnica)

Allegato 15 - PG-TPSO-00001_r0 (Carta delle indagini e dei dati di base)

Allegato 21 - PG-IDRO-D-00014_r0 (Carta aree sistemi arginali)

Allegato 22 - PG-IDRO-D-00016_r0 (Carta reticolo idrografico Reg. Toscana)

Allegato 23 - PG-IDRO-B-00015_r0 (Carta idrogeologica)

Allegato 25 - REL-CIV-E-00025_r1 (Interferenze aree censite nel PGRA)

Allegato 26 - REL-CIV-E-00026_r1 (Attraversamento fiume Cornia)

Allegato 27 - REL-CI-E-00002_r0 (Relazione Idrogeologica e censimento punti d’acqua lungo il tracciato)

Allegato 28 - REL-GEO-E-00002_r0 (Relazione Geotecnica tracciato Metanodotto)

Allegato 30 - REL-GEO-E-00005_r0 (Relazione geologica tracciato metanodotto)

Allegato 33 - REL-GEO-E-00008_r0 (Relazione geologica attraversamento F. Cornia con verifica al sifonamento)

Allegato 36 - REL-PERM-E-00116_r0 (Relazione tecnico-descrittiva TOC Fiume Cornia e S.P n.40 (prog km 7+254)

Allegato 37 - STD-D-00302_R1_PIDI_2 (Aggiornamento con distanze tra impianto PIDI 2 e il ciglio del Fosso Acquaviva)

DIS-HB-33E- 49007 (Planimetria catastale- percorso cavi di telecomunicazione interrati e in polifora)

REL-CIV-E-00184 (Relazione illustrativa delle modifiche e ottimizzazioni progettuali)

CONSIDERATO che

- la concessione e l'autorizzazione idraulica sono riferite alla previsione di n. 8 attraversamenti in subalveo di corsi d'acqua del reticolo idrografico di cui all' articolo 22, comma 2, lettera e) della legge regionale 27 dicembre 2012 n. 79, previsti lungo tracciato di progetto della linea di collegamento del gas denominata "Allacciamento FSRU di Piombino", comprensivi di cavo in fibra ottica. I corsi d'acqua interessati dai suddetti attraversamenti di seguito descritti, in assenza di toponimo, vengono indicati con il relativo *codice identificativo del tratto*, desunto dall'ultimo aggiornamento del medesimo reticolo: Corso d'acqua TC15238, Fiume Cornia, Corso d'acqua TC15179, Corso d'acqua TC14748, Corso d'acqua TC14409, Fosso Cosimo, Corso d'acqua TC14502, Corso d'acqua TC14542;
- è oggetto di autorizzazione idraulica anche la modifica del fosso di drenaggio, rappresentato nel suddetto reticolo con il codice identificativo TC14671, prevista nell'ambito dell'ampliamento del piazzale d'impianto da realizzare in località "Vignarca", il cui tracciato è stato ridefinito sulla base dei rilievi topografici effettuati nell'area d'intervento;

PRESO ATTO che l'autorizzazione idraulica è condizione ai fini del rilascio della concessione per l'utilizzo delle aree demaniali e che in tale contesto l'articolo 6 del Regolamento DPGR. 60/R/2016, prevede l'adozione di un unico Decreto che sostituisce tutti gli atti necessari al rilascio della medesima concessione;

PRESO ATTO che la concessione in oggetto è rilasciata senza procedura di assegnazione in concorrenza perché rientrante nella fattispecie descritta all'art. 13, comma 1 al punto c del Regolamento DPGR. 60/R/2016;

CONSIDERATO che, in virtù di quanto previsto dall'articolo 24 comma 6 del Regolamento sulle concessioni demaniali n. 60/R e ss.mm.ii, la concessione demaniale è rilasciata senza il corredo del disciplinare di concessione e che il presente atto contiene gli elementi essenziali e le clausole che regolano il rapporto giuridico tra la Regione Toscana, in qualità di Amministrazione concedente (di seguito denominata "Concedente") ed il Concessionario;

DATO ATTO che la richiesta presenta i requisiti per il rilascio della concessione, rispettando le prescrizioni di seguito riportate e le disposizioni disciplinate dal Capo VII del R.D 523/1904 e dalla normativa nazionale e regionale di riferimento;

CONSIDERATO che è stata accertata, ai sensi dell'art. 3 d.p.g.r. 42/R/2018, la compatibilità idraulica delle opere in progetto;

DATO ATTO che, nella realizzazione delle opere dovranno essere osservate tutte le prescrizioni, generali e tecniche, contenute ed elencate nel presente atto.

PRESCRIZIONI TECNICHE

1. entro la distanza di 4 metri dal ciglio di sponda o dal piede degli argini dei corsi d'acqua non dovranno essere installati manufatti di qualsiasi natura, in particolare i manufatti di sfiato previsti nella Tav. DIS-AT-10E-00118_r2_r3 dovranno essere posizionati ad una distanza superiore di quattro metri dal piede dell'argine del Fosso Cosimo;

2. tutti i lavori dovranno essere eseguiti a perfetta regola d'arte nel rispetto della normativa e della linee guida più aggiornate sulle tecnologie trenchless al fine di non perturbare l'equilibrio geostatico e geomorfologico dei terreni interessati dallo sviluppo del sopra citato tracciato di progetto nel sottosuolo delle pertinenze idrauliche dei corsi d'acqua sopra indicati;

3. dovrà essere sempre consentito l'accesso al cantiere al personale di vigilanza incaricato dalla Concedente e del Consorzio 5 Toscana Costa, addetto alla vigilanza e alla manutenzione dei corsi d'acqua;
4. al termine dei lavori dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi interessato dal cantiere e da occupazioni temporanee nell'ambito della distanza di dieci metri a partire dal ciglio di sponda o dal piede degli argini dei corsi d'acqua presenti nelle aree interessate dai lavori;
5. la riparazione di eventuali danni arrecati a condotte, attrezzature ed ogni altro bene, nonché eventuali alterazioni dell'assetto di stabilità dei terreni ricompresi nelle pertinenze idrauliche dei corsi d'acqua prodotti nel corso dei lavori autorizzati con il presente atto, saranno a carico del soggetto richiedente in solido con il soggetto esecutore.

PRESCRIZIONI GENERALI

a) in merito all'Autorizzazione Idraulica:

- l'autorizzazione di cui al presente atto riguarda esclusivamente l'esecuzione dell'opera indicata in premessa, per cui ogni variazione od ogni ulteriore opera o attività non indicata negli elaborati progettuali depositati, od altro comunque non previsto, dovrà essere sottoposto ad ulteriore esame della Concedente per la nuova eventuale autorizzazione prima della loro esecuzione;
- l'autorizzazione alla realizzazione dei lavori relativi agli attraversamenti dei corsi d'acqua sopra indicati, ai sensi dell'art. 9 del dpgr 42/R/2018, non può avere una durata superiore a tre anni e può essere rinnovata una sola volta, per un ulteriore periodo di anni tre, con domanda da presentarsi almeno trenta giorni prima della sua scadenza;
- la Struttura Regionale competente valuta i presupposti per il rinnovo dell'autorizzazione e adegua le prescrizioni idrauliche in relazione alle eventuali modificazioni dell'assetto idrogeologico del territorio di riferimento, alla tutela idraulica, ambientale e nel rispetto ed in coerenza con le vigenti normative di settore. Con il provvedimento di rinnovo sono ridefinite le condizioni e prescrizioni, nonché le garanzie finanziarie;
- per sopravvenuti motivi di pubblico interesse, sulla base di nuovi presupposti o di una nuova valutazione delle originarie circostanze di fatto, la Struttura regionale competente può, con decreto motivato, revocare, sospendere o modificare anche parzialmente, in qualunque momento il presente atto per ragioni di pubblica utilità o pubblico interesse;
- ferme restando le sanzioni penali previste dalla normativa statale di riferimento, l'autorizzazione decade, con provvedimento motivato, nei seguenti casi:
 - 1) Violazione delle disposizioni e prescrizioni contenute in norme legislative, regolamenti o nel presente Atto.
 - 2) Esecuzione dei lavori in difformità del progetto autorizzato.

b) in merito agli interventi manutentivi ordinari e straordinari finalizzati al corretto esercizio del bene concesso:

- con il presente Atto s'intendono autorizzati, per tutta la durata della concessione, tutti gli interventi manutentivi, ordinari e straordinari, che si rendano necessari al corretto esercizio del bene concesso, nel rispetto comunque delle normative vigenti al momento;
- il Concessionario dovrà comunicare preventivamente alla Struttura Regionale competente la data d'inizio dei predetti lavori manutentivi e dovrà altresì presentare, a corredo di tale comunicazione idonea documentazione tecnica esplicativa;

c) in merito alla Concessione rilasciata con il presente Atto:

- il Concessionario dovrà comunicare alla Struttura Regionale competente ed al Consorzio di Bonifica 5 Toscana Costa la data di inizio lavori con un anticipo di almeno 15 giorni e quella di fine lavori entro 60, trasmettendo copia della dichiarazione di rispondenza delle opere stesse a quanto oggetto di autorizzazione e dell'avvenuto recepimento delle prescrizioni contenute nel presente Atto;

-il Concessionario dovrà rispettare in ogni sua parte quanto di seguito elencato.

ONERI E OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

- Il Concessionario, ai fini dell'uso previsto, dell'esecuzione delle opere e dell'esercizio delle attività, è tenuto a munirsi di tutti i titoli abilitativi, autorizzativi e degli atti di assenso comunque denominati previsti dalle leggi vigenti;

-Il Concessionario si obbliga a:

- a propria cura e spese ad assumere la custodia delle aree demaniali in concessione e delle opere realizzate, mantenendole in buono stato, preservandole dal pericolo di distruzione o danneggiamento, salvaguardandole da intrusioni e manomissioni da parte di soggetti non autorizzati;
- sollevare fin d'ora la Concedente da ogni onere e responsabilità per qualsiasi danno derivante alle persone ed alla proprietà pubblica e privata a seguito di inadeguata manutenzione o di inadeguata custodia del bene demaniale in concessione, assumendosi gli oneri del risarcimento;
- rispettare le leggi, i regolamenti ed ordinamenti di polizia urbana e di pubblica sicurezza, nonché la normativa in materia di polizia delle acque contenuta nel R.D. 523/1904, nel R.D. 1775/1933, tenendo fin d'ora indenne la Concedente da ogni conseguenza determinata dalla inosservanza di essi;
- non cedere né sub-concedere, neppure parzialmente, l'area e/o bene oggetto di concessione;
- provvedere, a proprie spese, alle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni e delle aree interessate nonché delle opere e degli impianti ivi presenti.

DURATA-RINNOVO-SUBINGRESSO

CONSIDERATO CHE

- la concessione ha una durata di anni 4 decorrenti dalla data di rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 della sopracitata opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) e sarà rinnovabile, nei soli casi previsti dal Regolamento e con le modalità dal medesimo stabilite, a seguito di espressa istanza da presentarsi alla struttura regionale competente almeno 30 giorni prima della scadenza della concessione, ai sensi e con le modalità di cui all'articolo 14 del Regolamento;
- con il provvedimento di rinnovo della concessione sono ridefinite le condizioni e le prescrizioni mediante il rilascio di Decreto Dirigenziale;

- fino al rilascio della nuova concessione e solo qualora abbia presentato domanda di rinnovo nei termini il richiedente può continuare ad utilizzare l'area con le medesime modalità e condizioni della concessione in scadenza, previo pagamento di un corrispettivo commisurato al canone, salvo conguaglio al rilascio della concessione;
- la richiesta di subentro è presentata congiuntamente dal concessionario e dall'interessato al subentro entro centottanta giorni dall'evento che ne è causa; resta fermo che gli obblighi del Concessionario perdureranno fino a che il nuovo soggetto subentrante non avrà sottoscritto il Disciplinare di Concessione.

REVOCA

CONSIDERATO CHE

- la Struttura Regionale competente può, con provvedimento motivato, revocare, sospendere o modificare, anche parzialmente, in qualsiasi momento la concessione, qualora intervengano ragioni di disciplina idraulica del corso d'acqua interessato o per sopravvenute o mutate esigenze di pubblica utilità o di interesse pubblico, stabilendo l'eventuale indennizzo o i criteri per il suo riconoscimento; sono fatte salve le previsioni di legge per i miglioramenti ambientali costituiti;
- con la revoca parziale della concessione si concede al concessionario la possibilità di continuare il rapporto, con un'adeguata riduzione del canone, proporzionale agli effetti del mancato godimento della porzione di demanio idrico revocato;
- la revoca della concessione è notificata al concessionario con espresso atto con il quale gli è contestualmente assegnato un congruo termine per l'esecuzione dei lavori di rimozione dell'occupazione e per la rimessa in pristino dell'area e degli spazi occupati;
- il provvedimento di revoca interviene anche quando una domanda di concessione risulti incompatibile con una concessione, precedentemente rilasciata, per un'utilizzazione di minore rilevanza sotto il profilo del pubblico interesse.

DECADENZA

CONSIDERATO CHE:

- l'inadempimento da parte del concessionario degli obblighi previsti dall'articolo 38 del Regolamento n. 60/R e ss.mm.ii, e dal presente atto costituisce causa di revoca o decadenza, che si verifica in particolare nei casi di:
 - a) violazione delle disposizioni e prescrizioni contenute in disposizioni legislative, regolamentari o nel presente decreto di concessione
 - b) mancato pagamento, totale o parziale, di due annualità del canone
 - c) esecuzione dei lavori in difformità dal progetto autorizzato
 - d) non uso protratto per due anni delle aree e delle relative pertinenze
 - e) violazione del divieto di cessione o sub-concessione a terzi compresi gli enti pubblici
 - f) ragioni di disciplina idraulica del corso d'acqua interessato o ragioni di pubblica utilità o di pubblico interesse;
- prima di dichiarare la decadenza con apposito decreto, la Struttura Regionale competente concedente assegnerà al concessionario un termine, non inferiore a 30 giorni, entro il quale egli potrà presentare le proprie deduzioni;
- al Concessionario dichiarato decaduto non spetterà alcun rimborso sia per gli interventi/opere eseguite, sia per le spese sostenute sia per il canone già pagato per l'anno di riferimento;

- fatte salve le eventuali sanzioni di cui all'art. 9 della L.R. 80/2015, il Concessionario decaduto è obbligato al rilascio dell'immobile e al rilascio delle aree ed al ripristino dei luoghi.

CESSAZIONE

-alla cessazione della concessione, per decorrenza del termine di durata sopra indicato, revoca, rinuncia, decadenza, la concessione si risolve automaticamente col conseguente obbligo del concessionario di ripristino dell'area e degli spazi occupati entro i termini assegnati; il progetto di ripristino delle preesistenti condizioni dovrà essere proposto dal Concedente alla Struttura regionale competente ai fini dell'acquisizione del provvedimento autorizzativo ad eseguire i lavori.

SANZIONI

-ai sensi dell'articolo 9, comma 1 della L.R. 80/2015, così come stata modificata da articolo 27 L.R. 70/2018, ove non diversamente sanzionate, le violazioni agli obblighi ed alle prescrizioni stabilite dal presente disciplinare di concessione comportano l'applicazione della sanzione amministrativa da euro 300,00 a euro 3.000,00;

-fermo restando quanto previsto dagli articoli 27 e 35 del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia), le violazioni che alterano lo stato dei luoghi con pregiudizio del regime idraulico, fatte salve le sanzioni penali, sono punite con sanzione pecuniaria da euro 2.000,00 a euro 20.000,00.

ULTERIORI OBBLIGHI DEL CONCESSIONARIO

Il Concessionario inoltre:

- rimane il solo ed unico responsabile agli effetti del risarcimento di tutti i danni che fossero arrecati alla proprietà privata, a cose o persone per effetto di quanto autorizzato e comunque tenendo indenne la concedente da qualsiasi responsabilità, anche giudiziale, per eventuali danni, reclami o molestie che potessero derivare dai lavori in oggetto;
- è obbligato, ai sensi dell'art. 2 del R.D. n.523/1904, ad eseguire a proprie spese e non appena ricevutane intimazione, tutte quelle varianti e modifiche, compresa anche l'eventuale demolizione delle opere stesse e la messa in pristino dello stato dei luoghi, che, a giudizio insindacabile dell'Autorità idraulica, si rendessero necessarie per garantire il buon regime idraulico o in seguito all'accertamento di effetti dannosi delle opere stesse o per le variate condizioni del corso d'acqua o per ogni altro pubblico interesse che potesse sopravvenire;
- dovrà provvedere a ripristinare tempestivamente qualsiasi danno o guasto causato alle opere idrauliche ed ai corsi d'acqua per effetto della presente autorizzazione, in conformità alle prescrizioni che saranno impartite dalla competente Autorità idraulica;
- è tenuto all'osservanza delle disposizioni del R.D. 523/1904 sulle opere idrauliche nonché delle prescrizioni legislative e regolamentari vigenti, concernenti la tutela delle acque pubbliche e dei corsi d'acqua, dell'agricoltura, della fauna ittica, dell'industria, dell'igiene e della pubblica incolumità.

CANONE-CAUZIONE-IMPOSTA REGIONALE

VISTO che nell'ambito del procedimento relativo al rilascio dell'Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l.50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) è stato richiesto al Proponente di effettuare i seguenti adempimenti propedeutici al rilascio della concessione:

- versamento importo di **€. 480,00 (euro quattrocentottanta/00)** a titolo di acconto canone 2022;

- versamento importo di **€. 1.920,00 (euro millenovecento/00)** a titolo di deposito cauzionale, ai sensi dell'art. 22, 1 c. e art. 31 del Regolamento.

CONSIDERATO che l'importo annuale dovuto, calcolato in base alla D.G.R.T. n. 888 del 07/08/2017, allegato A punto 11, applicata la riduzione del canone nella misura del 20%, ammonta a €.1920 (euro millevociotto/00), di cui il Proponente ha corrisposto l'importo di €. 480 (euro quattrocentottanta/00), equivalenti a quanto dovuto per le tre mensilità spettanti per l'anno 2022 (ratei mensili pari a un dodicesimo per ciascun mese di validità del provvedimento di concessione, nello specifico, da ottobre a dicembre dell'anno in corso, 2022);

CONSIDERATO che comunque il canone è aggiornato annualmente sulla base del tasso d'inflazione programmato e che quindi il suo importo potrà essere oggetto di ulteriore rivalutazione nel tempo, ai sensi del regolamento D.P.G.R 60/R -2016 e s.m.i.;

CONSIDERATO che il Concessionario s'impegna, così come previsto dall'articolo 28 del Regolamento, a corrispondere per tutta la durata della concessione sia il canone che l'Imposta Regionale sulle Concessioni Statali dei beni del demanio e del patrimonio indisponibile dello Stato, istituita dalla L.R.T. n. 2/1971;

CONSIDERATO che sono conservate agli atti della Concedente le attestazioni dei versamenti effettuati (acconto canone 2022, deposito cauzionale) negli importi così come indicati precedentemente;

PRESO ATTO che il versamento di tale imposta non è più necessariamente contestuale al pagamento del primo canone concessorio, ma deve avvenire, ai sensi dell'art 2 della L.R.T. n. 2/1971 e ss.mm.ii., entro il 31 dicembre dell'anno in cui deve essere versato il canone di concessione;

PRESO ATTO che il soggetto concessionario è stato notiziato di questo specifico adempimento a suo carico e della relativa modalità di corresponsione con nota n. AOOGR/0369890 del 29/09/2022;

PRESO ATTO che il soggetto concessionario ha provveduto a corrispondere, in data 05/10/2022, a titolo di imposta sulle concessioni demaniali per l'anno 2022, l'importo di €. 240 (euro duecentoquaranta);

CONSIDERATO che l'ammontare dell'imposta proporzionale dovuta per l'intera durata della concessione risulta inferiore alla misura fissa di €. 200,00, ai sensi dell'art. 2, parte II della Tariffa del DPR 131/1986, il presente atto non è soggetto ad obbligo di registrazione fiscale. Resta ferma comunque la possibilità da parte del Concessionario, in caso d'uso, ai sensi del suddetto articolo, di provvedere alla sua registrazione;

RILEVATO che l'inosservanza delle condizioni e prescrizioni cui è vincolato il presente atto al pari dell'inosservanza delle norme contenute nel Capo VII del R.D. 523/1904, comporterà denuncia all'Autorità Giudiziaria ai sensi dell'art. 374 della L. 2248/1865 allegato F;

Tutto ciò premesso e considerato

RILASCIA

1. alla Società Snam FSRU Italia srl, con sede legale in San Donato Milanese (MI), P.zza Santa Barbara 7, Partita IVA n. 11313580968 la concessione demaniale per gli attraversamenti sotterranei dei Corsi d'acqua TC15238, TC15179, TC14748, TC14409, TC14502, TC14542; Fiume Cornia e Fosso Cosimo;
2. l'autorizzazione all'esecuzione dei lavori di attraversamento in subalveo dei corsi d'acqua sopra descritti, ivi compresi quelli relativi alla modifica del Fosso di drenaggio TC14671, prevista nell'ambito dell'ampliamento del piazzale d'impianto da realizzare in località "Vignarca", ai soli fini idraulici, ai sensi e per gli effetti dell'art. Art.2, comma 1, lettera i) e lettera n) della L.R. 80/2015, del R.D. 523/1904, della L.R. 41/20218 e del D.P.G.R. 42/R/2018, così come rappresentato negli elaborati depositati agli atti della Concedente, disponendo che l'utilizzo delle aree e l'esecuzione dei lavori previsti siano sottoposti alle prescrizioni tecniche e generali individuate in premessa;

Inoltre da atto che:

- l'Autorizzazione ad eseguire i lavori sopra indicati, ai sensi dell'art. 9 del D.P.G.R. 42/R/2018, non può avere una durata superiore a tre anni, pena la decadenza del presente atto, senza ulteriori comunicazioni da parte della Concedente;
- il concessionario per effetto della presente atto risulta soggetto agli obblighi di cui all'art. 22 del Regolamento 60/R/2016 e alle prescrizioni generali e tecniche sopra indicate, nonché alle disposizioni in materia di rinnovo e cessazione della Concessione di cui agli articoli 23 e 25 del Regolamento;
- la concessione demaniale avrà la durata di anni 4 (quattro) a decorrere dalla data di rilascio dell'Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l.50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI);
- presente autorizzazione è rilasciata ai soli fini di tutela delle opere idrauliche e del buon regime delle acque pubbliche, giusto l'art. 2 del R.D. 523/1904, e pertanto fa salvi e impregiudicati i diritti di terzi. Il concessionario è tenuto a munirsi di tutti gli ulteriori titoli abilitativi e atti di assenso previsti dalle leggi vigenti.

Il Dirigente del Settore regionale

Genio Civile Valdarno Inferiore

Ing. Francesco Pistone

Firmato digitalmente

ALLEGATO C



42606879

*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Roma

20

Rappresentante unico delle
amministrazioni statali

Al COMMISSARIO STRAORDINARIO PER IL
RIGASSIFICATORE di PIOMBINO
c.a. Ing. Eugenio Giani
commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Convocazione riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter, legge n.241/90.

Si trasmette l'unito "parere unico statale" concernente la Conferenza di Servizi di cui all'oggetto indetta per il giorno 21 ottobre 2022.

Cons. Donato Attubato
Donato Attubato



*Presidenza
del Consiglio dei Ministri*

Roma.

20

*Il rappresentante unico delle
amministrazioni statali*

Parere unico statale

per la Conferenza di Servizi del giorno 21/10/2022

Premesso che con le note prot._r_toscan_AOOGRT_0325371 del 23/08/2022, prot._r_toscan_AOOGRT_0369877 del 29/09/2022 e prot._r_toscan_AOOGRT_0388499 del 12/10/2022 il Commissario Straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino ha indetto, ai sensi dell'articolo 14-ter della legge 7 agosto 1990 n. 241, le sedute della Conferenza di Servizi decisoria in modalità sincrona relativa all' "Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata "FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI)" ed ha fissato quale data dell'ultima riunione della conferenza il 21/10/2022 alle ore 11.00 da svolgersi nella forma simultanea ed in modalità sincrona.

Vista la nota protocollo Pcm/Dica 23725 del 31/08/2022 con la quale il Rappresentante unico delle amministrazioni statali (R.U.A.S.), ai sensi dell'art.14-ter, della legge 7 agosto 1990, n. 241 e dell'art.1, commi 2, 3 e 4 del d.PCM dell'8/07/2020, sulla base della convocazione della Conferenza di servizi, ha indetto una riunione istruttoria/coordinamento da tenersi in modalità telematica e richiesto a ciascuna amministrazione statale invitata alla partecipazione alla Conferenza di servizi di far pervenire e/o fornire il proprio parere, sulla base della documentazione inviata dall'amministrazione precedente, al fine di consentire al R.U.A.S. di esprimere definitivamente in modo univoco e vincolante la posizione delle amministrazioni statali sulle decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche eventualmente necessarie ai fini dell'assenso;

Visti i pareri e le note pervenute come di seguito elencati:

- **MINISTERO DELL'INTERNO** – Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile – Direzione Regionale Toscana VVF - parere prot. dpvuf.DIR-TOS n. 34202 del 07/10/2022;

- *MINISTERO DELL'INTERNO – Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Livorno - parere prot. dipvvf.COM-LI n. 17691 del 05/10/2022 con allegato prot. dipvvf.COM-LI n. 16631 del 16/09/2022;*
- *MINISTERO DELLA DIFESA – Istituto Geografico Militare - parere unico prot. M_D AE4B80D n. 28656 dell'11/10/2022 con allegate nota prot. M_D A3D6646 REG2022 n. 15720 del 05/10/2022; nota prot. M_D AA8FF37 REG 2022 n. 12928 del 27/09/2022; nota prot. M_D A51F88B REG 2022 n. 6591 del 01/09/2022; nota prot. M_D AMI001 REG 2022 n. 19310 del 05/09/2022; nota prot. 268/20-1-2020 Op.L del 12/09/2022; nota prot. M_D A4A818B RG22 n. 29520 del 26/09/2022; nota prot. M_D A8AB2E0 REG 2022 n. 88392 dell'11/10/2022;*
- *MINISTERO DELLA DIFESA – Istituto Idrografico della Marina Militare - parere prot. M_D MMIDROGE n. 8936 del 10/10/2022;*
- *MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA - Dipartimento Sviluppo Sostenibile e Dipartimento Energia – parere unico prot. AOO_ENE n. 33419 del 12/10/2022 con allegati prot. mise.AOO_ENE n. 33061 del 10/10/2022 – prot. mise.AOO_ENE n. 33064 del 10/10/2022 e relazione ISPRA GEO-PSC 2022/301;*
- *MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali – parere prot. mise.AOO_COM n. 141150 del 07/10/2022 con allegato n. 323-tub/2022;*
- *MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI – Compartimento Marittimo di Livorno - Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino - Capitaneria di Porto di Livorno - parere prot. M_INF.CPPIOM n. 14045 del 12/10/2022;*
- *MINISTERO DELLA CULTURA – Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno - parere prot. MIC\MIC_SABAP-P n. 15171-P del 14/10/2022;*
- *AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE - parere prot. 8007/2022 del 12/10/2022;*
- *ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ – Dipartimento Ambiente e Salute - parere prot. AOO-ISS n. 40325 del 13/10/2022;*
- *AGENZIA DEL DEMANIO – Direzione Regionale Toscana e Umbria - parere prot. DEMANIO.AGDTU01 n. 15394 del 13/10/2022;*
- *AGENZIA DELLE DOGANE – Direzione Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - parere prot. 443685/RU del 03/10/2022;*

- ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) – parere prot. ENAC-PROT n. 0126821-P del 12/10/2022;

Visto l'esito della riunione istruttoria/coordinamento tra le amministrazioni statali tenutasi il 13 ottobre 2022 (in modalità telematica), in cui tutte le amministrazioni presenti hanno confermato ed espresso il loro parere favorevole con le prescrizioni/raccomandazioni/osservazioni contenute nei documenti sopra richiamati;

Visto l'art. 14-ter, comma 7, secondo capoverso, della legge 7 agosto 1990 n. 241, in cui "Si considera acquisito l'assenso senza condizioni delle amministrazioni il cui rappresentante non abbia espresso (...)" la propria motivata posizione in alcun modo;

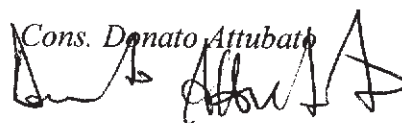
Visto il primo capoverso del comma 7 dell'art. 14-ter, della legge 7 agosto 1990 n. 241, in cui l'Amministrazione procedente adotta la determinazione motivata di conclusione della conferenza con gli effetti dell'art. 14-quater;

Considerato che l'espressione del parere da parte del Rappresentante unico delle amministrazioni statali assorbe, secondo le disposizioni, anche le posizioni di tutte le amministrazioni statali rappresentate ed è portatore di molteplici interessi pubblici la cui cura è intestata alle diverse amministrazioni rappresentate;

esprime

parere favorevole con le prescrizioni/osservazioni/raccomandazioni per l' "Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata "FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI)" di cui in premessa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-ter della legge 241/90.

Tali prescrizioni/osservazioni/raccomandazioni sono allegate al presente parere e ne costituiscono parte integrante.

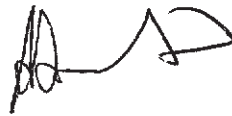
Cons. Donato Attubato


Si allegano i seguenti documenti, parte integrante del presente parere:

- *MINISTERO DELL'INTERNO – Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile – Direzione Regionale Toscana VVF - parere prot. dpvvf.DIR-TOS n. 34202 del 07/10/2022;*
- *MINISTERO DELL'INTERNO – Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Livorno - parere prot. dipvvf.COM-LI n. 17691 del 05/10/2022 con allegato prot. dipvvf.COM-LI n. 16631 del 16/09/2022;*
- *MINISTERO DELLA DIFESA – Istituto Geografico Militare - parere unico prot. M_D AE4B80D n. 28656 dell'11/10/2022 con allegate nota prot. M_D A3D6646 REG2022 n. 15720 del 05/10/2022; nota prot. M_D AA8FF37 REG 2022 n. 12928 del 27/09/2022; nota prot. M_D A51F88B REG 2022 n. 6591 del 01/09/2022; nota prot. M_D AMI001 REG 2022 n. 19310 del 05/09/2022; nota prot. 268/20-1-2020 Op.L del 12/09/2022; nota prot. M_D A4A818B RG22 n. 29520 del 26/09/2022; nota prot. M_D A8AB2E0 REG 2022 n. 88392 dell'11/10/2022;*
- *MINISTERO DELLA DIFESA – Istituto Idrografico della Marina Militare - parere prot. M_D MMIDROGE n. 8936 del 10/10/2022;*
- *MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA - Dipartimento Sviluppo Sostenibile e Dipartimento Energia – parere unico prot. AOO_ENE n. 33419 del 12/10/2022 con allegati prot. mise.AOO_ENE n. 33061 del 10/10/2022 – prot. mise.AOO_ENE n. 33064 del 10/10/2022 e relazione ISPRA GEO-PSC 2022/301;*
- *MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di Radiodiffusione e Postali – parere prot. mise.AOO_COM n. 141150 del 07/10/2022 con allegato n. 323-tub/2022;*
- *MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITA' SOSTENIBILI – Compartimento Marittimo di Livorno - Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino - Capitaneria di Porto di Livorno - parere prot. M_INF.CPPIOM n. 14045 del 12/10/2022;*
- *MINISTERO DELLA CULTURA – Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno - parere prot. MIC\MIC_SABAP-P n. 15171-P del 14/10/2022;*
- *AUTORITÀ DI BACINO DISTRETTUALE DELL'APPENNINO SETTENTRIONALE - parere prot. 8007/2022 del 12/10/2022;*



- *ISTITUTO SUPERIORE DI SANITÀ – Dipartimento Ambiente e Salute - parere prot. AOO-ISS n. 40325 del 13/10/2022;*
- *AGENZIA DEL DEMANIO – Direzione Regionale Toscana e Umbria - parere prot. DEMANIO.AGDTU01 n. 15394 del 13/10/2022;*
- *AGENZIA DELLE DOGANE – Direzione Generale dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli - parere prot. 443685/RU del 03/10/2022;*
- *ENTE NAZIONALE PER L'AVIAZIONE CIVILE (ENAC) – parere prot. ENAC-PROT n. 0126821-P del 12/10/2022.*



DICA
-0027452
-A
-07/10/2022
- 4.8.2.8

dipvvf.DIR-TOS.REGISTRO
UFFICIALE.U.0034202.07-10-2022.h.09:25



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

Alla Presidenza del Consiglio dei Ministri
Ufficio del Rappresentante unico delle
amministrazioni statali

(segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it)

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete nazionale gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: SNAM FSRU Italia. Conferenza di Servizi in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter L. n. 241/90. Trasmissione parere.-

Si riscontra la nota di codesta Presidenza prot. n. DICA-0023725 P-4.8.2.8 del 21.08.2022.

Il Comitato Tecnico Regionale di cui all'art. 6 del D.lgs. 105/2015, riunitosi in data 29/09/2022, esaurita la fase di valutazione tecnica in ordine al Rapporto preliminare di sicurezza e preso atto della procedura governativa attivata, con la nomina del Commissario straordinario per il rigassificatore di Piombino e l'attivazione del Rappresentante unico, di cui all'art. 14-ter della legge 241/1990, ha formulato le valutazioni, osservazioni e prescrizioni contenute nel verbale che si allega.

Si conferisce pertanto tale esito al suddetto Rappresentante per la formazione del parere unico previsto.

Si trasmette in allegato:

- verbale CTR RIR Toscana n. 09/2022, per la parte interessata all'oggetto, con allegati

- parere del Comune di Piombino;
- prospetto delle prescrizioni riguardanti il Rapporto di sicurezza preliminare.

Si rimane a disposizione per eventuali esigenze di chiarimento ed approfondimento e si rinvia alla Conferenza di Servizi convocata per il 13 ottobre p.v. alle ore 10.30, indicando i seguenti indirizzi elettronici e riferimenti per il collegamento informatico:

* dir.toscana@vigilfuoco.it

Direzione regionale VV.F Toscana – 055.5525207



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

- * silvano.barberi@vigilfuoco.it Ing. Silvano Barberi – Direttore regionale
334.6765806
- * ugo.danna@vigilfuoco.it Ing. Ugo D'Anna – Comandante VV.F. Livorno
334.6842855
- * filippo.soremic@vigilfuoco.it Ing. Filippo Soremic – Segretario CTR RIR Toscana
340.5876302

[FS/lp]

IL DIRETTORE REGIONALE
Barberi

(firma digitale ai sensi di legge)



SILVANO BARBERI
Ministero dell'Interno
06.10.2022 18:17:14
GMT+01:00

AOOGRT / AD Prot. 0400629 Data 20/10/2022 ore 13:46 Classifica P.120.040.

Proposte di prescrizione

Le seguenti prescrizioni, anche se non espressamente indicato, fanno riferimento al Rapporto di Sicurezza Definitivo.

PROPOSTA DI PRESCRIZIONE	
<p>N. RILIEVO</p> <p><i>Condizioni di funzionamento</i></p> <p>Nella descrizione delle condizioni di funzionamento, il Gestore individua le condizioni A.1, A.2 e B.1 come effettive, mentre esclude al momento la condizione A.3 (A.3. Servizio di rigassificazione e carico GNL su nave metaniera), non prendendola in esame all'interno del Rapporto di Sicurezza preliminare.</p> <p>Servizio di rigassificazione.</p> <p><input type="checkbox"/> A.2. Servizio di rigassificazione e scarico GNL da Shuttle carrier.</p> <p><input type="checkbox"/> B.1. Servizio di rigassificazione non operativo (zero send-out).</p> <p><i>Analisi storica</i></p>	<p>La condizione di funzionamento A.3 (Servizio di rigassificazione e carico GNL su nave metaniera), non essendo valutata all'interno dell'RdSp non potrà avere luogo se non dopo che il gestore abbia valutato in maniera specifica i rischi di incidente rilevante.</p> <p>Una nuova condizione di funzionamento non autorizzata è da intendersi, a nostro avviso, come modifica, pertanto rientra nelle disposizioni dell'art.18, D. Lgs.105/2015.</p> <p>Il gestore dovrà dare evidenza nel RdS definitivo che nell'assetto previsto, sia per gli aspetti impiantistici che per gli aspetti operativi, l'analisi storica degli incidenti avvenuti in installazioni similari sia stata tenuta debitamente in conto, anche mediante misure che possano essere necessarie per migliorare ulteriormente il livello di sicurezza.</p>
<p>3)</p> <p><i>Sostanze pericolose per l'ambiente</i></p> <p>Sul terminale saranno detenute anche sostanze pericolose per l'ambiente, in particolare olio combustibile marino, gasolio e ipoclorito (presenza da confermare), in quantità dichiarate rispettivamente ca. 5800 t, 1100 t e 61 t, da confermare in sede di Rapporto di Sicurezza definitivo.</p> <p>Tali sostanze, per la loro pericolosità e quantitativi, potrebbero dare origine a incidente rilevante di carattere ambientale.</p> <p>Nel rapporto di sicurezza preliminare il proponente dichiara che lo stoccaggio e la movimentazione delle sostanze pericolose per l'ambiente sarà effettuato con modalità operative e secondo procedure standard che rendono "remota la possibilità di contaminazione di matrici ambientali".</p> <p>Non è presente alcuna valutazione dei rischi di incidente (analisi storica, individuazione dei punti critici, individuazione delle ipotesi incidentali e delle misure di prevenzione e mitigazione).</p>	<p>Nel RdS definitivo il proponente dovrà dimostrare che i rischi di incidente rilevante da eventuale perdita di contenimento di sostanze pericolose per l'ambiente, nelle varie fasi operative, siano adeguatamente identificati e controllati, fornendo valutazioni quali-quantitative specifiche a supporto di quanto dichiarato (analisi storica, individuazione dei punti critici, individuazione delle ipotesi incidentali, descrizione dettagliata e disegni che illustrino le misure tecniche adottate contro le perdite di contenimento di sostanze pericolose e limitazione delle conseguenze di un eventuale rilascio, con riferimento allo stato dell'arte, tempi di intervento).</p> <p>Fornire una dichiarazione esplicita che i serbatoi ed i sistemi di raccolta di eventuali stillicidi sono conformi a quanto stabilito da IGC Code</p> <p>In particolare si dovrà tenere conto della soluzione tecnica effettivamente adottata per il trattamento antivegetativo dell'acqua di mare impiegata nel processo di rigassificazione;</p>

N.	RILIEVO	PROPOSTA DI PRESCRIZIONE
		<p>si richiede in particolare di fornire dettagli sulle modalità di gestione dell'idrogeno che si libera nell' elettrolisi per la produzione di ipoclorito.</p>
4)	<p><i>Manutenzione straordinaria</i> Il Gestore nella Rapporto di sicurezza preliminare (pag. 34) riferisce che "L'analisi di rischio è stata svolta sulla base delle informazioni tecniche disponibili senza procedere ad un sopralluogo presso la nave FSRU GOLAR Tundra nave esistente, che sarà sottoposta ad una manutenzione straordinaria prima dell'avvio delle attività del Terminale"</p>	<p>Nel prossimo Rds definitivo ed a ogni modo prima dell'avvio dell'attività del terminale, dovrà essere data evidenza dell'avvenuta manutenzione straordinaria, come previsto nel Rapporto di Sicurezza Preliminare</p>
5)	<p><i>Certificazioni degli impianti di sicurezza e delle misure mitigative</i> Il Gestore nella Rapporto di sicurezza preliminare (pag. 39) riferisce che "La banchina sarà allestita con i seguenti impianti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Manichette di scarico GN in pressione verso Metanodotto di banchina; 2. Metanodotto di banchina; Punto di intercetto linea (PIL) su linea, raccordo verso la rete di trasporto nazionale; 3. Edificio adibito a sala controllo dei sistemi in banchina e sottostazione elettrica; 4. Cabina quadri elettrici del Terminale; 5. Sistema antincendio; 6. Impianto raccolta acque piovane (esistente); 7. Sfiato in banchina e serbatoio raccolta drenaggi; 8. Generatore di emergenza e serbatoio diesel" 	<p>Nel prossimo RDS definitivo ed a ogni modo prima dell'avvio dell'attività del terminale, si dovrà assicurare che gli impianti di sicurezza in banchina ed in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la sottostazione elettrica • la cabina quadri elettrici del terminale • i sistemi antincendio (Gruppo di pompaggio sulla banchina Nord - Barriera idrica - Monitori antincendio • il gruppo elettrogeno <p>non siano messi fuori servizio dagli effetti dei TOP EVENT IDENTIFICATI dal Gestore (irraggiamenti termici stazionari o di brevissima durata; fenomeni di sovrappressione).</p> <p>In particolare, dovrà essere certificata l'adeguata resistenza al fuoco della cabina, che contiene i quadri elettrici ed i sistemi di controllo con caratteristiche di resistenza al fuoco almeno REI 60</p>
6)	<p><i>Misure di protezione e resistenza al fuoco</i> Il Gestore nel Rapporto di Sicurezza Preliminare (pag. 50) riferisce che "Le manichette di travaso saranno sostenute da una torre reticolare in acciaio dotata di cavi di ritenuta, che sosterranno le manichette in caso di sgancio di emergenza evitando l'impatto con la murata della nave e la banchina. La torre, realizzata in carpenteria metallica con profili aperti, sarà alta 21 m circa dal piano banchina e conterrà quattro (4) tubi rigidi di discesa (riser) da 12" rating 600# che collegheranno le manichette con il collettore di mandata da 48" sulla banchina".</p>	<p>Nel prossimo RDS definitivo ed a ogni modo prima dell'avvio dell'attività del terminale si dovrà assicurare che:</p> <p>La struttura metallica reticolare abbia una resistenza al fuoco per un tempo pari ad almeno quello della durata della sollecitazione termica, alla quale è sottoposta per effetto del top event più gravoso identificato dal Gestore, ed atta ad evitare il collasso strutturale della stessa</p> <p>La resistenza al fuoco della struttura metallica, in base a quanto sopra riportato, dovrà essere certificata da Professionista antincendio</p>
7)	<p><i>Misure di protezione e resistenza al fuoco</i></p>	<p>Nel prossimo RDS definitivo ed a ogni modo prima dell'avvio</p>

<p>N. RILIEVO</p> <p>Il Gestore nella Rapporto di sicurezza preliminare (pag. 51) riferisce che "Il metanodotto onshore sarà alimentato dalla FSRU mediante le manichette ad alta pressione appena descritte...omissis... La condotta avrà un diametro 48" (DN 1200) e correrà lungo il bordo interno della banchina EST (lato nave) all'interno di un cunicolo prefabbricato in calcestruzzo a sezione rettangolare posto sul piano della banchina esistente e si estenderà fino all'ingresso in DP, passando per la stazione PIL oltre la banchina NORD. Il cunicolo che dovrà essere ispezionabile, rappresenterà una barriera per la protezione della condotta contro eventuali situazioni accidentali quali ad esempio la rottura delle cime di ormeggio e conseguente contraccollo (snap back) ... omissis ... Il cunicolo dovrà essere ispezionabile e in prossimità della banchina dovranno essere previste degli scavalchi mediante scale e passerelle per consentire l'accesso a tutte le parti della banchina che possono prevedere la presenza di un operatore (es. area ganci a scocco) Il cunicolo di calcestruzzo sarà dotato di caratteristiche REI tali da resistere ad un livello di irraggiamento superiore a 12,5 kW/m² per almeno 60'."</p> <p>Certificazioni di conformità alle norme tecniche per le costruzioni</p> <p>Il Gestore nel Rapporto di sicurezza preliminare (pag. 177) riferisce che "Con riferimento alla classificazione sismica, l'area di Piombino, comune di Livorno, risulta in Zona 4, cioè la zona meno pericolosa. Le installazioni di banchina saranno progettate in accordo alle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC)."</p> <p>Certificazioni degli impianti di sicurezza e delle misure mitigative</p> <p>Il Gestore nella Rapporto di sicurezza preliminare riferisce che "l'alimentazione idrica (degli impianti antincendio) sarà ad acqua mare; inoltre è prevista una riserva di acqua dolce da 50 mc La sala pompe acqua antincendio prevede almeno i seguenti gruppi di pompaggio: <input type="checkbox"/> N. 1 pompa acqua antincendio ad azionamento elettrico, con portata nominale 600 m³/h (10000 l/min) e prevalenza 75,7 m. <input type="checkbox"/> N. 1 autopompa antincendio a gasolio, con portata nominale 600 m³/h e prevalenza 75,7 m. <input type="checkbox"/> N. 2 pompe acqua jockey, con portata nominale 5 m³/h (83,3 l/min) (e prevalenza 75,7 m. La sala pompe sarà montata su skid comprendente tubazioni di interconnessione, valvole, strumentazione, pannelli di controllo locali motore diesel con serbatoio giornaliero e sistema di raffreddamento, impianto antincendio a sprinkler estintore."</p> <p>Si rileva che non sono esplicitati i riferimenti tecnici e normativi relativi alle prestazioni idriche di monitori e della barriera idrica, a margine si segnala che viene indicata erroneamente un'autopompa invece di (presumibilmente) una motopompa.</p>	<p>PROPOSTA DI PRESCRIZIONE</p> <p>dell'attività del terminale si dovrà assicurare che il cunicolo prefabbricato di protezione della condotta del metano che corre lungo il bordo della Banchina EST (lato nave) abbia caratteristiche REI 60. La resistenza al fuoco della struttura "cunicolo" secondo quanto sopra riportato dovrà essere certificata da Professionista antincendio</p> <p>Nel prossimo Rapporto di sicurezza definitivo ed a ogni modo prima dell'avvio dell'attività del terminale si dovrà assicurare che le installazioni di banchina siano progettate e realizzate in accordo alle Norme Tecniche per le Costruzioni (NTC 2018), presentando adeguata documentazione di collaudo.</p> <p>Nel prossimo Rapporto di sicurezza definitivo e ad ogni modo prima dell'avvio dell'attività del terminale si dovrà assicurare che:</p> <ul style="list-style-type: none"> le prestazioni idriche dei monitori e della barriera idrica sono quelle ordinariamente previste dalle norme di buona tecnica (specificare prestazioni idrauliche) tali da garantire il non raggiungimento di temperature critiche negli impianti/ apparecchiature di banchina con potenziale collasso strutturale e alla nave in banchina, nell'eventualità di un incidente rilevante con effetti di irraggiamento, certificare che la sala pompe è stata realizzata conformemente alla normativa italiana di riferimento (UNI EN 12845 e EN 11292) per la prevenzione e protezione incendi e alla norma NFPA 20 per gli articoli non coperti dalla normativa italiana e dai codici
<p>8)</p>	<p>9)</p>

N. RILIEVO	PROPOSTA DI PRESCRIZIONE
	UE.
<p>10) <i>Misure di protezione e resistenza al fuoco</i> Il Gestore nella Rapporto di sicurezza preliminare riferisce che "La sala controllo antincendio, all'interno di una Cabina containerizzata, sarà posizionata in banchina</p>	<p>Nel prossimo Rapporto di sicurezza definitivo ed a ogni modo prima dell'avvio dell'attività del terminale si dovrà assicurare che la sala controllo posizionata in banchina abbia i requisiti di resistenza al fuoco compatibili con lo scenario di irraggiamento termico più gravoso o di sovrappressione più gravosa tale da assicurare le funzioni essenziali in caso di evento incidentale.</p>
<p>11) <i>Descrizione del terminale</i> Da un esame dell'esperienza storica reperibile in letteratura, risulta che si sono verificati alcuni incidenti che hanno avuto origine dai punti di connessione del sistema di supporto dei serbatoi sullo scafo.</p>	<p>Al fine di escludere eventi incidentali specifici, si richiede di fornire i dettagli costruttivi dei serbatoi, che mostrino anche il sistema di collegamento tra i supporti dei serbatoi e lo scafo interno e i sistemi detti "balestre".</p>
<p>12) <i>Effetto Domino</i> Il GdL rileva che il gestore ha valutato gli effetti domino sulla base del layout fornito in fase preliminare. Dalla documentazione presentata non è immediatamente comprensibile il posizionamento spaziale dei "bersagli" rispetto agli scenari incidentali individuati.</p>	<p>Si richiede di rivalutare gli effetti domino, tenendo conto della documentazione tecnica dell'ingegneria di dettaglio e degli as-built del lay-out definitivo.</p> <p>Al fine di meglio comprendere il contributo dell'effetto domino al rischio totale dell'installazione FSRU, si ritiene opportuno che il Gestore corredi lo studio con fotografie, planimetrie, sezioni, disegni o quant'altro necessario a rappresentare nello spazio i livelli di sovrappressione e irraggiamento, che possano innescare un effetto domino sulle principali apparecchiature (ad es: tanks e vaporizzatori), in funzione della direzione del vento. Eventualmente, studiarne le conseguenze.</p> <p>Per i Top Event per i quali l'analisi delle conseguenze individui elevati livelli di irraggiamento, si richiede di effettuare, come previsto dallo stesso Estensore nell'RdSp, un'analisi CFD al fine di individuare le aree maggiormente esposte e verificare l'adeguatezza delle misure di compensazione delle conseguenze adottate, in caso di esito negativo dovranno essere individuate ulteriori idonee misure atte ad affrontare tali eventi, opportunamente localizzate e dimensionate per garantire il controllo termico dei</p>

PROPOSTA DI PRESCRIZIONE

componenti e la resistenza delle strutture, con riferimento agli eventi più gravosi.

Il proponente dovrà prendere in esame, come eventi origine, oltre a tutti i Top Event ipotizzabili, anche l'incendio esterno (sulla LNG carrier o in banchina)

Si richiede che il gestore, considerate le dimensioni di tutti gli impianti di estinzione alimentati ad acqua di mare e utilizzati in corrispondenza dei depositi e delle relative tubazioni di collegamento, valuti il possibile verificarsi di effetto di transizione rapida di fase (RPT) del GNL a contatto con l'acqua a temperatura ambiente e i conseguenti potenziali fenomeni esplosivi, soprattutto in zone in cui siano presenti sistemi di contenimento con accumuli importanti del GNL medesimo. Ciò al fine di individuare ed adottare, se necessario, eventuali ulteriori misure gestionali e tecniche di prevenzione e protezione.

Essendo a conoscenza che dovrà essere attivato un tavolo tecnico che coinvolge le autorità competenti in materia di security, e considerato che il terminale sarà posizionato in area portuale, si rimanda alle valutazioni e disposizioni da essi adottati in materia di strategie di prevenzione.

Si suggerisce al tavolo tecnico competente in materia di security di valutare l'adozione di azioni di prevenzione e mitigazione relative a eventuali azioni di sabotaggio, attacchi terroristici, anche di tipo cyber.

Fermo restando le competenze del comitato di sicurezza portuale in materia di security, il GdL ritiene opportuno richiamare l'attenzione del gestore su tali aspetti. Si chiede quindi al Gestore di indicare nel RdS definitivo le misure di security previste di propria competenza. In virtù dell'evento meteo estremo verificatosi il 18.8.2022, che ha interessato l'intera costa toscana con raffiche di vento

13)

Analisi delle conseguenze

In relazione alla analisi delle conseguenze di incidenti derivanti da cause esterne, si rileva che non viene presa in esame la possibilità di sabotaggi o attacchi terroristici o di tipo cyber.

Non risultano attacchi terroristici a navi LNG, ma sono riportati alcuni episodi di attacchi a navi. Nella documentazione non sono presenti valutazioni in merito agli scenari incidentali che potrebbero verificarsi in caso di sabotaggi o attacchi terroristici, anche di tipo cyber.

14)

Condizioni meteo straordinarie

Nel §C.3.2.5 "Trombe d'aria e tornado" del Rapporto preliminare di sicurezza, si riferisce che ci sono

<p>N. RILIEVO</p>	<p>stati 38 eventi (anni 1980 – 2022), nessuno dei quali ha comportato danni tali da rientrare nelle classi F1 e F2 della Scala Fujita nell'area di interesse. Recentemente, tuttavia, in data 18.8.2022 si è verificato un evento estremo, che ha interessato l'intera costa toscana con raffiche di vento fino a 100 – 120 km/h (come da Report LAMMA), che rientra anch'esso nella Scala Fujita.</p>	<p>PROPOSTA DI PRESCRIZIONE fino a 100 – 120 km/h (come da Report LAMMA), si ritiene necessario che il proponente, anche alla luce delle conseguenze effettive dell'evento del 18.8.22 sulle attività del Porto, approfondisca le analisi degli effetti di condizioni meteo come quelle verificatesi in agosto, sullo svolgimento delle attività del rigassificatore (ingresso e uscita navi, accosto e ormeggio, connessione, scarica GNL, rigassificazione), comunque situato all'interno del porto di Piombino, provvedendo anche a verificare se il fenomeno dello sloshing all'interno dei serbatoi possa essere ritenuto marginale o al contrario credibile in tali condizioni estreme. Si prenda in considerazione sia il terminale, sia la nave LNG carrier che potrebbe essere connessa al rigassificatore.</p> <p>Si richiede di fornire una valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto (frequenze, magnitudo) elaborati sulla base di un'indagine sito-specifica delle caratteristiche dei natanti, velocità, angoli di impatto, documentando il rischio di impatto tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • metaniera e FSRU • metaniera e traghetto • traghetto e FSRU <p>e le correlate conseguenze</p> <p>Si richiede inoltre di individuare le misure che il gestore intende adottare al fine prevenire e mitigare il rischio di collisione accidentale.</p> <p>In ogni caso, al fine di minimizzare il verificarsi di condizioni di rischio per la sicurezza, il proponente dovrà rispettare le condizioni meteo che consentono lo svolgimento delle manovre di accesso e uscita in sicurezza, secondo le simulazioni effettuate e le disposizioni della Capitaneria di Porto.</p> <p>Nel Rapporto di Sicurezza definitivo, al fine di migliorare la leggibilità degli alberi dei guasti, si richiede di fornire un</p>
<p>15)</p>	<p><i>Rischio da fonti mobili</i> Con riferimento al rischio da fonti mobili, si rileva che nel Rapporto Cetena, sono effettuate varie simulazioni delle manovre di ingresso e uscita al porto, anche in alcuni casi di emergenza. Nelle conclusioni emergono tuttavia alcune condizioni critiche relative ad alcune manovre non riuscite. Nel Rapporto di sicurezza preliminare non sono fornite informazioni sulle frequenze del rischio di collisione interno al porto e relativa magnitudo.</p>	
<p>16)</p>	<p><i>Analisi Fault Tree/Event Tree</i></p>	

N.	RILIEVO	PROPOSTA DI PRESCRIZIONE
		<p>elenco dei tag degli strumenti considerati e dei corrispondenti dati di affidabilità/ indisponibilità, con riferimento alla banca dati da cui sono stati estratti.</p> <p>Negli alberi dei guasti, riportare all'uscita di ciascuna porta logica il valore calcolato della frequenza.</p> <p>Rappresentare i MCS di ordine 1, 2 e 3, almeno quelli maggiormente rilevanti per la stima dell'indisponibilità del sistema.</p> <p>Attesa la bontà dei ratei di guasti assunti nel RdS preliminare, si chiede di motivare tale scelta rispetto all'uso di ratei di guasto provenienti da banche dati (BD) del settore OIL&GAS e altre BD specifiche di ambito navale, LNG off e onshore. (Report 434-01 del settembre 2019 della OGP International Association of Oil and Gas Producers, oppure "Offshore Hydrocarbon Release Statistics, 2001" (OHR) pubblicato nel Gennaio 2002 dall'"Health & Safety Executive" (HSE), ecc.)</p>
17)	<p><i>Analisi HazOp</i></p> <p>Nel RdSp il proponente ha fornito HazOP relativa a una nave gemella, la Golar Igloo. Il GdL ha confrontato i P&I del terminale e quelli della Golar Igloo, oggetto di HazOP, riscontrando che sono sostanzialmente congruenti.</p> <p>Si rileva comunque che in sede di progetto definitivo, dovranno essere forniti i documenti relativi al layout definitivo.</p>	<p>Per stimare l'indisponibilità dei sistemi di sicurezza da utilizzare negli alberi degli eventi, si richiede di utilizzare la metodologia degli alberi di guasto.</p> <p>Si richiede che nel RdS definitivo siano forniti P&I, schemi di layout definitivi e l'HazOP specifica per la nave Golar Tundra.</p>
18)	<p><i>Ipotesi incidentali</i></p> <p>Nel RdSp non sono state approfondite le ipotesi incidentali associate a perdite/rotture di linee di BOG. Pur ritenendo che dal punto di vista delle analisi delle conseguenze, in considerazione delle condizioni operative delle linee, non sono attesi impatti sulla tipologia degli scenari incidentali o sull'estensione delle aree di danno, si ritiene opportuno che tali eventi minori siano studiati in sede di RdS definitivo.</p>	<p>Pur ritenendo che dal punto di vista delle analisi delle conseguenze, in considerazione delle condizioni operative delle linee, non sono attesi impatti sulla tipologia degli scenari incidentali o sull'estensione delle aree di danno, si richiede di studiare anche le perdite di GN da linee BOG, con l'obiettivo di individuare eventuali ulteriori misure di prevenzione e mitigazione degli effetti e la gestione di eventuali emergenze.</p>
19)	<p><i>Top Event IR e Ipotesi incidentali</i></p>	<p>Preso atto delle dichiarazioni del proponente in fase</p>

<p>N. RILIEVO</p>	<p>Il GdL ha preso in esame l'ipotesi incidentale IR - Rilascio da manichetta criogenica durante il trasferimento Ship-to-Ship, rilevando che i tempi di rilascio proposti sono pari a ca 10 s, necessari allo svuotamento del volume intercettato.</p> <p>Il proponente, a fronte di richiesta di approfondimento in merito agli effettivi tempi di rilascio, ha ribadito le ipotesi formulate, fornendo dettagli che non hanno però giustificato in modo esaustivo tale scelta.</p>	<p>PROPOSTA DI PRESCRIZIONE</p> <p>istruttoria, che ha confermato le ipotesi formulate sui tempi di rilascio, il GdL ritiene necessario che il Gestore dia evidenza che:</p> <p>Il sistema di trasferimento GNL rispetti gli standard di sicurezza di settore applicabili a livello internazionale, sia con riferimento a misure di natura tecnica, sia di natura gestionale - organizzativa.</p> <p>In ogni caso dovranno essere garantiti i tempi di rilevazione, intercettazione e intervento ipotizzati nonché le aree di danno stimate dal proponente nel RdSp.</p> <p>Confermare per tutti i Top Event, mediante gli specifici approfondimenti richiesti per i tempi di rilascio, ovvero tenendo conto di tutte le possibili modalità di guasto del sistema, compresi i sistemi di intercettazione e le procedure operative, che gli scenari incidentali e le aree di danno sono comunque ricompresi in quelli ipotizzati/stimati dal proponente nel RdS preliminare.</p> <p>In sede di presentazione del Rapporto definitivo di Sicurezza effettuare una simulazione del Top event R1 (a e b) mediante CFD integrato con modello agli elementi finiti (o altra metodologia concordata) per la parte strutturale degli scafi delle navi, per gli effetti derivanti dagli scenari pool fire su acqua e PCVE (esplosione parzialmente confinata). La modellazione CFD di cui sopra non deve limitarsi al rilascio di hold up, ma deve considerare tutto l'intervallo di tempo tra l'inizio del rilascio e la cessazione dello stesso. Il tutto al fine di escludere scenari più gravosi rispetto a quelli individuati.</p> <p>Si ritiene fondamentale puntare sulla prevenzione, si chiede pertanto di individuare e adottare le misure necessarie a rendere marginale la possibilità di innesco.</p> <p>Non essendo presenti i dettagli sui limiti di validità e sulla stima degli errori commessi dal modello di simulazione delle</p>
<p>20)</p>	<p><i>Analisi delle conseguenze</i></p> <p>La proposta di simulazione dell'incidente mediante Phast, con riferimento al Top Event IR (a e b), per la particolare geometria dell'area in cui si verifica il rilascio può essere considerata una valutazione preliminare, da approfondire per descrivere la situazione reale (in particolare, non è chiaro come siano stati ricomposti i vari modelli). Uno degli eventi più gravosi, ma credibile, sulla base dell'analisi storica, riguarda la formazione di una pozza tra le due navi con evaporazione e possibile pool fire o esplosione tra le stesse, con possibile danneggiamento degli scafi.</p> <p>Ad esempio, in caso di rottura della manichetta o della tubazione a monte del sistema di intercettazione rapida, lato shuttle carrier, il rilascio di GNL potrebbe essere maggiore e pertanto occorrerebbe valutare anche gli effetti sugli scafi.</p> <p>Si rimanda quindi al RdS definitivo una valutazione completa degli scenari di questo Top Event con un modello adeguato a descrivere la dinamica di tale rilascio.</p>	<p>In sede di presentazione del Rapporto definitivo di Sicurezza effettuare una simulazione del Top event R1 (a e b) mediante CFD integrato con modello agli elementi finiti (o altra metodologia concordata) per la parte strutturale degli scafi delle navi, per gli effetti derivanti dagli scenari pool fire su acqua e PCVE (esplosione parzialmente confinata). La modellazione CFD di cui sopra non deve limitarsi al rilascio di hold up, ma deve considerare tutto l'intervallo di tempo tra l'inizio del rilascio e la cessazione dello stesso. Il tutto al fine di escludere scenari più gravosi rispetto a quelli individuati.</p> <p>Si ritiene fondamentale puntare sulla prevenzione, si chiede pertanto di individuare e adottare le misure necessarie a rendere marginale la possibilità di innesco.</p> <p>Non essendo presenti i dettagli sui limiti di validità e sulla stima degli errori commessi dal modello di simulazione delle</p>
<p>21)</p>	<p><i>Analisi delle conseguenze</i></p>	<p>In sede di presentazione del Rapporto definitivo di Sicurezza effettuare una simulazione del Top event R1 (a e b) mediante CFD integrato con modello agli elementi finiti (o altra metodologia concordata) per la parte strutturale degli scafi delle navi, per gli effetti derivanti dagli scenari pool fire su acqua e PCVE (esplosione parzialmente confinata). La modellazione CFD di cui sopra non deve limitarsi al rilascio di hold up, ma deve considerare tutto l'intervallo di tempo tra l'inizio del rilascio e la cessazione dello stesso. Il tutto al fine di escludere scenari più gravosi rispetto a quelli individuati.</p> <p>Si ritiene fondamentale puntare sulla prevenzione, si chiede pertanto di individuare e adottare le misure necessarie a rendere marginale la possibilità di innesco.</p> <p>Non essendo presenti i dettagli sui limiti di validità e sulla stima degli errori commessi dal modello di simulazione delle</p>

N. RILIEVO	PROPOSTA DI PRESCRIZIONE
	<p>conseguenze adottato nonché le liste dei dati in input e dei parametri utilizzati nelle simulazioni dei vari TE e dei relativi scenari, il gestore dovrà integrare tale sezione del RdS in base alle carenze e dovrà specificare per ogni simulazione effettuata le ipotesi base, le assunzioni di calcolo e i valori dei parametri in input al modello.</p> <p>Il gestore dovrà, inoltre, indicare se è stato utilizzato un cut off minimo sul quantitativo di gas interessato dall'esplosione e indicare quale.</p>
<p>22) <i>Impianti elettrici in luogo a rischio esplosione</i></p>	<p>In base all'art.5 del D.P.R. 462 e s.m.i., dal momento del rilascio della Dichiarazione di Conformità da parte della Ditta/Società installatrice, la stessa DiCo dovrà essere trasmessa all'ASL competente per territorio entro 30 giorni. Dovrà inoltre essere data evidenza della richiesta di omologazione dell'impianto alla stessa ASL.</p>
<p>23) <i>Rischio da fulminazione</i> Al § 7.2.1.3 Sono elencate le norme CEI 81/10 (EN 62305) che saranno utilizzate per la valutazione del rischio da fulminazione e la relativa norma che sarà utilizzata per il calcolo Nella norma EN 62305, circa la valutazione del rischio da fulminazione, tra i danni considerati, il fulmine può causare "guasti o malfunzionamenti degli impianti interni"</p>	<p>Nel caso che la valutazione del rischio da fulminazione conduca al risultato che il rischio calcolato sia inferiore al rischio tollerabile (ovvero che non vi sia necessità di un impianto di protezione da fulmini), l'estensore del RdS dovrà valutare se possibili guasti da fulminazione ai componenti critici possano in qualche modo alterarne l'affidabilità ed influenzare la probabilità di accadimento dei Top event ritenuti credibili.</p>
<p>24) <i>Sicurezza in porto</i></p>	<p>Il GdL viste le caratteristiche dell'installazione e i rischi connessi e sentita la Capitaneria di Porto nel corso dell'istruttoria, ritiene necessario che per l'intera durata delle operazioni commerciali di allibo di GNL sia garantita la disponibilità H24 di almeno n.2 (due) rimorchiatori certificati FFQ1 (Fire Fighting), pronti a muovere anche per emergenza incendio.</p>
<p>25) <i>Misure di mitigazione</i> L'Autorità Portuale nell'ambito delle attività istruttorie ha riferito che attualmente nella banchina Nord vige una concessione che consente l'esercizio di attività industriali/artigianali, ove risulta che siano svolte anche operazioni con fiamma libera e/o saldature.</p>	<p>Al fine di mitigare gli effetti verso l'area della Banchina nord che potenzialmente scaturiscono dagli eventi incidentali correlati all'installazione, il GdL ritiene opportuno che il Gestore estenda la barriera idrica installata nella banchina Est anche alla banchina nord, almeno a copertura dell'area di</p>

N. RILIEVO	PROPOSTA DI PRESCRIZIONE
	<p>inviluppo della soglia di danno per elevata letalità. Dovrà inoltre prevedere l'implementazione dei sistemi di allarme in modo da allertare tempestivamente le attività che insistono nelle aree interessate dagli effetti di un eventuale incidente rilevante. SNAM dovrà strutturare il proprio SGS-PIR prevedendo anche procedure di esercizio, allarme, comunicazione e più in generale di emergenza condivise con PIM, AdSP e con gli altri eventuali soggetti presenti nell'area.</p>
26)	<p><i>Accessibilità dell'area dell'installazione</i></p> <p>Dovrà essere sempre garantita l'agevole accessibilità ai mezzi di soccorso in caso di necessità, per tutto il periodo di permanenza del terminale in porto.</p>
27)	<p><i>Illuminazione delle aree di lavoro</i></p> <p>Al fine di prevenire errori di carattere operativo, il Gestore dovrà garantire adeguata illuminazione (sia in condizioni di esercizio che di emergenza) delle aree di lavoro e lungo la banchina, per l'intera durata delle operazioni di accosto, ormeggio, travaso del GNL e disconnessione e per ogni altra eventuale attività che veda la presenza di personale.</p>
28)	<p><i>Elementi critici di impianto</i></p> <p>Nel rapporto di sicurezza definitivo dovranno essere fornite informazioni di dettaglio relative a tutti gli elementi critici dell'impianto, che possano essere rilevanti ai fini della sicurezza.</p>
29)	<p><i>Conformità alle norme UNI applicabili</i></p> <p>Con riferimento alla norma CEN - EN 1473 - Installation and equipment for liquified natural gas - Design of onshore installations, specificare se adottata per la sezione a terra (banchina, tubazione, impianto di correzione dell'indice di Wobbe).</p> <p>Pur riconoscendo che la norma sopradetta, CEN - EN 1473, non appare strettamente applicabile al terminale, si ritiene che potrebbe essere utile un confronto tra i requisiti della norma e le caratteristiche del terminale, e le misure adottate per assicurare un livello di sicurezza equivalente.</p>



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

COMITATO TECNICO DI PREVENZIONE INCENDI PER LA TOSCANA

VERBALE CTR D.lgs. 105/2015 - n. 09/2022

Alle ore 09:00 del giorno 29/09/2022 il Comitato Tecnico Regionale di cui all'art. 6 del D.lgs. 105/2015 si riunisce in modalità videoconferenza su piattaforma Microsoft Teams. I componenti del Comitato ed i relatori per gli argomenti in ordine del giorno sono:

Presidente:

Ing. Silvano BARBERI - Direttore Direzione Regionale VV.F. Toscana

Dirigenti e funzionari del C.N.VV.F.:

Ing. Ugo D'ANNA - Comandante VV.F. Livorno
Ing. Nicola CIANNELLI - Comandante VV.F. Pisa
Ing. Ing. Roberto GULLI' - Comando VV.F. Firenze
Ing. Paolo PONTRANDOLFI - Comando VV.F. Firenze
Ing. Giorgio CIAPPEI - Comando VV.F. Pisa
Ing. Filippo CAMPANILE - Comando VV.F. Livorno

Rappresentante Regione Toscana:

Ing. Francesca POGGIALI

Rappresentanti ARPAT:

Ing. Marcello MOSSA VERRE
Ing. Andrea PAPI
Ing. Stefano BALDACCI

Rappresentanti INAIL:

Ing. Andrea GUERRA - SRCV - UOT Livorno

Rappresentante Ispettorato Territoriale del Lavoro di Firenze:

Ing. Marco SURACE

Rappresentante Ordine degli Ingegneri:

Ing. Gianluca GORI

Rappresentanti Azienda Usl Toscana:

Ing. Maurizio PAOLI - Nord Ovest

Rappresentanti delle Province:

Com. Maurizio TRUSENDI - Livorno
Ing. Martina CIUTI - Pisa

Rappresentante dei Comuni:

Assente - Volterra
Geom. Maria Antonietta CALZONE - Livorno
Assente - Collesalvetti
Assente - Campiglia Marittima
Ing. Claudio SANTI - Piombino



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

Rappresentanti CP:

C.F. (CP) Gennaro FUSCO - Livorno
T.V. (CP) Alberto POLETTI - Piombino

Segreteria:

Ing. Filippo SOREMIC - Direzione Regionale VV.F.
O. Rosaria RINALDI - Comando VV.F. di Livorno
O. Lorenzo PRESTA - Direzione Regionale VV.F.

I suddetti sono stati regolarmente convocati con nota prot. DT 32319 del 21.09.2022 con il seguente ordine del giorno:

- 1) FSRU Piombino - RdS Preliminare - Relazione del Gruppo di Lavoro.
- 2) ENI (Liv/Collesalveti) Concl. Isp. Straordinaria - Relazione della Commissione.
- 3) AUTOGAS NORD Campiglia (LI) - RDS ed. 2021
- 4) DEPOSITI COSTIERI DEL TIRENO - Riscontro del GdL alle richieste CTR
- 5) ALTAIR Chimica (Volterra - PI) - RDS 2016. Relazione del Gruppo di Lavoro.
- 6) VARIE
A - OLT OFFSHORE LNG TOSCANA - Incontro presso la Direzione Regionale.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

Per il punto 1) Viene esaminata la relazione finale del Gruppo di lavoro incaricato dell'istruttoria del Rapporto di sicurezza preliminare per la fase del Nulla osta di fattibilità dell'infrastruttura FSRU SNAM nel porto di Piombino (LI) acquisita dal CTR RIR con note prot. DT 33192 e 33194 del 29.09.2022.

Come è noto trattasi di rigassificatore galleggiante di GNL da ormeggiare alla banchina est del porto di Piombino e da collegare con nuovo tratto di metanodotto alla rete nazionale, destinato ad operare per un periodo di un triennio, nelle more della realizzazione di un nuovo impianto off-shore.

Con nota prot. DT 27256 del 25.07.2022 la Regione Toscana ha trasmesso l'istanza per il NOF per la FSRU di Piombino (LI) e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti, comunicando che la documentazione e gli elaborati progettuali allegati all'istanza sono consultabili presso il link: <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>;

Con nota prot. DT 28018 del 02.08.22 il CTR RIR ha avviato l'istruttoria del Rapporto di sicurezza preliminare, secondo quanto deciso nella riunione 07/2022 del 20.07.2022.

La valutazione del Gruppo di lavoro ha tenuto conto inoltre delle integrazioni fornite dal Gestore in riscontro alle richieste di cui alla nota prot. DT 28469 del 05.08.2022 e delle altre integrazioni anche spontanee acquisite durante l'istruttoria e allegate alla relazione finale.

Il Gruppo di lavoro ha anche preso visione delle note inviate dal Comitato di Salute pubblica Piombino e Val Cornia, ricevute altresì dalla Direzione Regionale VV.F.

Il Gruppo di lavoro, affiancato dagli Ing. Stefano Baldacci e Francesca Andreis per ARPAT, ha coinvolto per specifici aspetti anche i dott. Chintia De Luca e Stefano Bianco e l'Ing. Tommaso Chiavistelli per l'Autorità di sistema portuale MTS.

Partecipa all'incontro anche il T.V. (CP) Alberto Poletti, Comandante della Capitaneria di Porto di Piombino.

L'esposizione del contenuto del rapporto di sicurezza preliminare è effettuata dai componenti del Gruppo di lavoro e nella sintesi:

- dà atto di aver seguito nella valutazione le procedure indicate nell'allegato C parte 3 punto 3 del D.Lgs. 105/2015;

- riferisce sui contenuti del rapporto di sicurezza e delle citate integrazioni su:

- caratteristiche dell'impianto
- attività svolta
- assoggettabilità al D.Lgs. 105/2015
- metodologie adottate dal gestore per l'esecuzione dell'analisi incidentale
- scenari incidentali ipotizzati e relative frequenze di accadimento
- conseguenze e aree di danno degli incidenti ipotizzati
- possibili effetti domino
- misure adottate dal gestore per prevenire gli incidenti e per limitarne le conseguenze



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

- elementi territoriali e ambientali presenti nell'area circostante e compatibilità territoriale.
- ha espresso le proprie valutazioni in merito all'analisi svolta dal Gestore, riferendo sulla congruenza tra scenari incidentali individuati e misure adottate.

Vengono esplicitati punto per punto gli elementi di precisazione e di integrazione che il Gruppo di lavoro ha elaborato in allegato alla relazione finale che sono raccolti nel prospetto che viene allegato al presente verbale e che viene integralmente recepito come richieste di integrazione sulle quali il Gestore dovrà fornire le informazioni richieste nell'ambito del Rapporto di sicurezza definitivo, ad eccezione del punto 1, riguardante le condizioni di funzionamento, che deve intendersi come precisazione.

Inoltre, in merito al punto 12 (effetti domino), si specifica che l'analisi dovrà essere estesa anche alle navi in transito, in manovra od in banchina ed in merito al punto 13 (security) le integrazioni richieste si limitano alla conferma di attuazione delle misure previste nell'ambito dei piani di sicurezza elaborati nelle sedi preposte, dei quali non è prevista la divulgazione.

Nell'ambito della discussione e con particolare riferimento al parere del Comune di Piombino, integralmente riportato in allegato, il CTR chiarisce i seguenti aspetti:

- con riferimento alle valutazioni sulla compatibilità territoriale, è stato preso a riferimento, sebbene non direttamente applicabile all'ambito portuale, il DM 9 maggio 2001. Il CTR RIR ha verificato, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale, che l'area interessata dagli effetti di un incidente rilevante, sulla base delle valutazioni fornite dal Gestore, è interamente localizzata in area portuale con destinazione funzionale Industriale Artigianale, come stabilito dal vigente piano regolatore portuale (Relazione Tecnica aggiornamento 2016, che conferma le previsioni della pianificazione 2008 e dalle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del 2013, pag. 38). In particolare le NTA precisano "*Le vaste banchine del terminal commerciale/industriale sono destinate prevalentemente al carico e scarico delle navi e al deposito delle merci*". Il CTR RIR ha inoltre rilevato che una porzione della banchina nord, di limitata estensione, è interessata dall'inviluppo dell'area "rossa" – Elevata letalità, ancora compatibile con la tabella 3.a del citato D.M. 9/5/2001.
- le condizioni riguardanti la sicurezza delle manovre, esposte nel Rapporto di sicurezza utilizzando quale punto di riferimento anche l'attività di simulazione già svolta presso l'Istituto Cetena di Genova, al fine di escludere i rischi di collisione, sono date per acquisite in quanto, come riferito dal rappresentante della Capitaneria di Porto, l'Autorità marittima competente provvederà a disciplinare lo svolgimento delle manovre di ingresso e uscita dal porto delle unità navali interessate, individuando dei limiti di fattibilità legati alle linee di traffico ed alle condizioni meteo marine, favorendo le fasce orarie di minor flusso.
- le carenze e non conformità così definite nel parere del Comune sono recepite nell'ambito delle integrazioni sopra richiamate e ritenute suscettibili di valutazione nell'ambito del Rapporto di sicurezza definitivo.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

Direzione Regionale Toscana

- è inteso pertanto che le suddette integrazioni dovranno dimostrare e confermare che le aree di danno e le probabilità di accadimento sono contenute nei limiti esposti nel Rapporto di sicurezza preliminare esaminato, dovendosi altrimenti istituire una nuova fase di Nulla osta di fattibilità laddove si configurasse una variazione in aumento dei livelli di rischio dichiarati e valutati.

Il Comune di Piombino precisa che il parere espresso fa riferimento alla relazione tecnica dei propri consulenti, già inviata anche all'ufficio del Commissario straordinario e non allegata al presente verbale, sebbene richiesto, in quanto non attinente all'attività istruttoria svolta dal CTR RIR ai sensi del D.Lgs.105/2015.

In dissenso dal CTR RIR, ritiene inoltre che il superamento delle carenze riscontrate debba essere propedeutico alla espressione del Nulla osta di fattibilità.

Il CTR RIR ritiene così esaurita la fase di valutazione tecnica in ordine al Rapporto preliminare di sicurezza. Preso atto della procedura governativa attivata, con la nomina del Commissario straordinario per il rigassificatore di Piombino e la attivazione del Rappresentante unico di cui all'art. 14-ter della legge 241/1990, conferirà l'esito dell'attività svolta, come si evince dal presente verbale, al suddetto Rappresentante per la formazione del parere unico previsto.

Letto e confermato:

Ing. Silvano BARBERI, Ing. Roberto GULLI', Ing. Ugo D'ANNA, Ing. Nicola CIANNELLI, Ing. Marco SURACE, Ing. Francesca POGGIALI, Ing. Marcello MOSSA VERRE, Ing. Andrea PAPI, Ing. Andrea GUERRA, Ing. Maurizio PAOLI, C.F. (CP) Gennaro FUSCO, Com. Maurizio TRUSENDI, Ing. Claudio SANTI.



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE

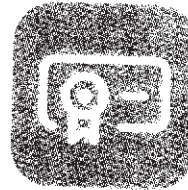
Direzione Regionale Toscana

La riunione viene interrotta tra le 13.45 e le 14.05, la stessa termina alle 18.15.
Viene confermata la data del 19.10.2022 per la successiva riunione.

Il verbale, approvato dal Comitato, viene firmato digitalmente dal Presidente e controfirmato dal Segretario per i firmatari collegati in video conferenza dopo lettura (art. 1, c. 18 del Regolamento CTR RIR Toscana – All 3 prot DT 16533 dell' 8.7.2022).



SOREMIC FILIPPO
MINISTERO
DELL'INTERNO/80219290584
04.10.2022 07:16:48
GMT+00:00



SILVANO
BARBERI
Ministero
dell'Interno
30.09.2022
14:32:33
GMT+01:00

DICA
-0027169
-A
-05/10/2022
- 4.8.2.8



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL
SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO
LIVORNO

"In Audentia Hilaris"

UFFICIO: PREVENZIONE INCENDI

dipvvf.COM-LI.REGISTRO
UFFICIALE.U.0017691.05-10-2022.h.12:17

Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per il Coordinamento Amministrativo
c.a. Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali
ex art.14-ter, legge n.241/1990
Cons. Donato Attubato
segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it

p.c. Direzione Regionale VVF Toscana

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: SNAM FSRU Italia. Convocazione riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'art 14-ter, legge n. 241/90 – **Trasmissione del parere ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 151/2011.**

Con riferimento alla nota pari oggetto, prot. DICA 23725 del 31/08/2022, si trasmette in allegato il parere favorevole di questo Comando alla realizzazione del tratto di metanodotto compreso tra la banchina Est del Porto di Piombino e il punto di allaccio alla Rete Nazionale Gasdotti sito in località Vignarca, nello stesso Comune di Piombino.

Si specifica che il parere è stato rilasciato ai sensi dell'art. 3 del D.P.R. n. 151/2011 ed è riferito alla valutazione ai fini antincendio delle sole opere inerenti alla realizzazione del metanodotto.

Con l'occasione si informa che relativamente al nulla osta di fattibilità all'ormeggio del terminale di rigassificazione galleggiante (FSRU) presso la citata banchina est e alla realizzazione delle strutture ed impianti connessi, il Gruppo di Lavoro incaricato dalla Direzione Regionale VVF Toscana dell'istruttoria del Rapporto preliminare di Sicurezza, del quale hanno fatto parte anche lo scrivente ed altri funzionari di questo Comando, ha consegnato le proprie risultanze al Comitato Tecnico Regionale (CTR) di cui all'art. 10 del D.Lgs. 105/2015 che, avendole esaminate nella riunione del 29 settembre u.s., rilascerà il previsto parere di competenza.

IL COMANDANTE PROVINCIALE

Ing. Ugo D'ANNA

(firma digitale ai sensi di legge)



Ministero dell'Interno

DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL
SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE
COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO
LIVORNO

"In Audentia Hilaris"

UFFICIO: PREVENZIONE INCENDI

Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino
art. 5 – D.L. n. 50/2022
D.P.C.M. 8 giugno 2022
commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

p.c. SNAM FSRU Italia (oggi Asset Company 11)
c.a. Elio Ruggeri
elio.ruggeri@snam.it
ingcos.sard@pec.snamretegas.it

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).

Pratica VVF COM-LI n. 38128 – SNAM FSRU Italia (oggi Asset Company 11) –
"Allacciamento FSRU di Piombino DN 1200 (48") doppia tubazione DN 650 (26"), DP 75 bar".
Prot. n. 13814 del 25/07/2022 – Rif. Protocollo_r_toscan_AOOGRT_0295948_2022-07-25.

Valutazione progetto ai fini antincendio di attività elencata nell'allegato I del D.P.R. 151/2011 - 6.2.B: "Reti di trasporto e di distribuzione di gas infiammabili con pressione di esercizio oltre i 2,4 MPa" - **Rilascio parere favorevole.**

Con riferimento al procedimento in oggetto è stata acquisita al protocollo n. 13814 del 25/07/2022 l'istanza di valutazione progetto ex art. 3 del D.P.R. 151/2011 inerente alla realizzazione del gasdotto di allacciamento del Terminale di rigassificazione galleggiante (FSRU) del Porto di Piombino (LI) all'esistente rete nazionale di trasporto gas.

La documentazione progettuale è parte integrante dell'istanza autorizzativa per la realizzazione delle "opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente" di cui all'art. 5, comma 1, del D.L. 50/2022 e afferisce, in particolare, alla realizzazione del tratto di metanodotto con pressione di progetto (DP) 75 bar compreso tra il Punto di Intercetto Linea (PIL 1) posizionato sulla banchina Est del Porto di Piombino ed il Punto di Intercetto di Derivazione Importante (PIDI 2 - PDE) ubicato in località Vignarca, in corrispondenza dell'impianto esistente di immissione alla Rete Nazionale Gasdotti, per una lunghezza totale di circa 8890 m. Il progetto prevede che il metanodotto sia realizzato dal km 0+355 al km 2+772 con un'unica condotta DN 1200 (48") e si divida nel tratto successivo (dal km 2+772 al km 8+890) in due linee distinte con DN 650 (26"), al netto di un breve tratto di congiunzione con diametri gradualmente variabili (DN 900 e DN 750).

Tutto ciò premesso, esaminata la relazione tecnica e gli elaborati grafici prodotti, relativi anche alle varie opere di attraversamento del territorio e degli impianti a corredo dell'infrastruttura, preso atto che i criteri progettuali applicati tengono conto delle disposizioni di cui alla regola tecnica allegata al D.M. 17/4/2008 ed atteso il rispetto delle distanze di sicurezza delle condotte nei confronti di fabbricati, di nuclei abitati e di luoghi di concentrazione di persone, calcolate in funzione delle modalità di posa e del grado di utilizzazione delle condotte stesse, si esprime parere favorevole ai fini antincendio alla realizzazione delle opere in progetto, a

condizione che siano puntualmente osservate le norme vigenti applicabili, anche per quanto non espressamente indicato nella relazione e negli elaborati grafici prodotti.

Il suddetto parere è altresì condizionato al rispetto degli obblighi del Gestore nei riguardi della gestione della sicurezza della rete, con particolare riferimento alle disposizioni indicate al paragrafo 1.5 della citata regola tecnica, delle quali in sede di SCIA si dovrà adeguatamente attestarne le modalità di attuazione.

A lavori ultimati e comunque prima dell'avvio dell'esercizio dell'attività, il Titolare dovrà attivare la procedura prevista dall'art. 4 del richiamato DPR 151/2011 "Controlli di prevenzione incendi" e produrre quanto indicato dall'art. 4 del D.M. 7/8/2012, come di seguito indicato:

- a) Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA);
- b) Asseverazione attestante la conformità dell'attività alle prescrizioni vigenti in materia di sicurezza antincendio nonché al progetto approvato;
- c) Documentazione tecnica attestante la regolarità degli impianti, strutture, ecc., in conformità all'allegato al D.M. 7/8/2012;
- d) Attestazione del versamento della tariffa prevista, specificando nella causale il numero pratica VVF 38128.

La SCIA a firma del titolare deve essere conforme al modello "MOD. PIN 2-2018 SCIA" riportato in allegato al Decreto Dirigenziale DCPST N. 72 del 16/5/2018 e disponibile sul sito www.vigilfuoco.it.

Entro 60 giorni dalla presentazione della SCIA sarà effettuata la visita tecnica di controllo prevista per accertare il rispetto delle prescrizioni di prevenzione incendi nonché la sussistenza dei requisiti antincendio.

Si rappresenta che in occasione del sopralluogo potrà emergere l'eventuale esigenza di ulteriori interventi per il potenziamento del livello di sicurezza, qualora la situazione riscontrata evidenzii elementi e fattori di rischio non rilevati e/o non valutati nella documentazione progettuale presentata.

All'atto della visita di controllo saranno verificati anche gli adempimenti previsti dal D.Lgs. 81/2008.

Il Funzionario Istruttore
Ing. Filippo CAMPANILE
(firma digitale ai sensi di legge)



CAMPANILE FILIPPO
EMANUELE
MINISTERO DELL'INTERNO
14.09.2022 12:17:14
GMT+01:00

IL COMANDANTE PROVINCIALE

Ing. Ugo D'ANNA

(firma digitale ai sensi di legge)



D'ANNA UGO
MINISTERO
DELL'INTERNO
16.09.2022
08:59:09
GMT+00:00

PRAT. 38128 - RAG. SOC. SNAM FSRU Italia (oggi Asset Company 11)

“Allacciamento FSRU di Piombino DN 1200 (48”) doppia tubazione DN 650 (26”), DP 75 bar”.

DISTINTA DELLA DOCUMENTAZIONE TECNICA DA ALLEGARE

(Nei casi di ampliamenti e/o modifiche la documentazione da produrre deve unicamente riferire agli aspetti oggetto di variazione)

La documentazione tecnica da produrre unitamente alla SCIA è quella prevista dal vigente DM. Interno del 7 agosto 2012 (rif.: art. 4, co. 3) come modificato ed integrato dal DD. N. 72 del DCPST del 16 maggio 2018. Tale documentazione, comprovante la conformità delle opere effettivamente realizzate alla normativa vigente nonché alla soluzione progettuale approvata da parte di questo Comando Provinciale, è sottoscritta, secondo i casi, da “professionista antincendio” o da “tecnico abilitato” o dal “responsabile tecnico” della ditta installatrice e riferisce a: strutture, finiture, impianti, attrezzature e componenti d'impianti con specifica funzione ai fini della sicurezza antincendi, come di seguito specificato.

1. - DOCUMENTAZIONE PROGETTUALE

- Relazione tecnica (n. 1 copia) ed elaborati grafici (n. 1 copia)**

Allegare in caso di:

- attività classificata in categoria “A” ed elencata nell'allegato I del DPR. n. 151/2011, oppure
- intervenute modifiche di cui all'art. 4, comma 6 del citato DPR. che NON comportano aggravio delle preesistenti condizioni di sicurezza già approvate;

(N.b.: in caso di modifiche con aggravio del rischio, qualora trattasi di attività classificate in categoria “B” e/o “C”, deve essere riproposta la nuova soluzione progettuale, ai sensi dell'art. 3 del DPR. n. 151/2011, per la preventiva valutazione);

- Dichiarazione di NON aggravio del rischio incendio (mod. PIN 2.6-2018 NON AGGR RISCHIO)**

Allegare in caso di intervenute modifiche di cui all'art. 4, comma 6 del DPR. n. 151/2011 che NON comportano aggravio delle preesistenti condizioni di sicurezza già approvate;

2. - CERTIFICAZIONE DI ELEMENTI STRUTTURALI PORTANTI E/O SEPARANTI RISCONTRATI IN OPERA, CLASSIFICATI AI FINI DELLA RESISTENZA AL FUOCO (con esclusione delle porte e degli altri elementi di chiusura e/o ripristino della continuità in termini di resistenza al fuoco di cui al successivo punto 3.)

(mod. PIN 2.2-2018 CERT. REI)

La certificazione è a firma esclusiva di professionista antincendio (rif.: Lettera-Circolare del Min. Interno emanata il 24.04.2008, prot. n. P515/4101 sott. 72/E.6 con modifica ed integrazione di cui alla nota del Min. Interno del 26.11.2012, prot. n. 14720);

1.a) n° (n° dei documenti allegati – ogni documento può riferirsi a più elementi)

3. - DICHIARAZIONE INERENTE I PRODOTTI IMPIEGATI CLASSIFICATI AI FINI DELLA REAZIONE E DELLA RESISTENZA AL FUOCO E I DISPOSITIVI DI APERTURA DELLE PORTE

(mod. PIN 2.3-2018 DICH. PROD.)

Il professionista incaricato per la predisposizione di tale modello (incaricato del coordinamento o direzione o sorveglianza dei lavori ovvero, in assenza delle suddette figure, da “professionista antincendio”) fornirà indicazioni utili ad identificare il prodotto effettivamente posto in opera, compresa la collocazione nella planimetria da allegare, facendo riferimento alla documentazione tecnica raccolta e consegnata al titolare dell'attività che la renderà disponibile, qualora ritenuto necessario dal personale VV.F., in occasione del sopralluogo (rif.: Lettera-Circolare del Min. Interno emanata il 24.04.2008, prot. n. P515/4101 sott. 72/E.6 con modifica ed integrazione di cui alla nota del Min. Interno del 26.11.2012, prot. n. 14720, al DD. N. 252 del DCPST del 10 aprile 2014 e al DD. N. 72 del DCPST del 16 maggio 2018);

n (n° dei documenti allegati – ogni documento può riferirsi a più materiali/porte/elementi)

4. - DICHIARAZIONI/CERTIFICAZIONI RELATIVE AGLI IMPIANTI RILEVANTI AI FINI DELLA SICUREZZA ANTINCENDIO COSI' DISTINTE:

4.1.A DICHIARAZIONE DI CORRETTA INSTALLAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO (RICADENTE NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL DM 22/01/2008 N. 37)

In tali casi la "Dichiarazione di conformità" (DC) è quella prevista dall'art. 7 del vigente DM. n. 37/2008, redatta secondo il modello riportato in allegato allo stesso Decreto, adeguatamente compilata in tutti i campi obbligatori e sottoscritta dal "Responsabile tecnico" della ditta installatrice in possesso dei requisiti previsti dal medesimo Decreto.
La "dichiarazione" evidenzierà anche il richiamo al progetto predisposto ai sensi del DM. n. 37/2008.

4.1.B/1 DICHIARAZIONE DI CORRETTA INSTALLAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO (NON RICADENTE NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL DM 22/01/2008 N. 37 - DOTATO DI PROGETTO)

(mod. PIN 2.4-2018 DICH. IMP.)

In tali casi il modello (DI) da produrre è sottoscritto dal "Responsabile tecnico" della ditta installatrice, in possesso dei requisiti previsti dal medesimo Decreto, qualora sia stato redatto il progetto (a firma di tecnico) che verrà richiamato nella compilazione di detto modello.

4.1.B/2 DICHIARAZIONE DI CORRETTA INSTALLAZIONE E FUNZIONAMENTO DELL'IMPIANTO (NON RICADENTE NEL CAMPO DI APPLICAZIONE DEL DM 22/01/2008 N. 37 - SPROVVISTO DI PROGETTO)

(mod. PIN 2.5-2018 CERT. IMP.)

In tali casi il modello (CI) da produrre risulta essere a firma di "professionista antincendio" qualora **NON** sia stato redatto il progetto (a firma di tecnico).

Si evidenzia che tale modello può essere preso a riferimento anche per i casi in cui l'impianto sia stato realizzato prima della data di entrata in vigore della Legge n. 46 del 5 marzo 1990 (che rendeva comunque obbligatorio il rilascio della "dichiarazione di conformità") oppure qualora non sia più reperibile tale "dichiarazione di conformità" (rif.: Lettera-Circolare del Min. Interno emanata il 24.04.2008, prot. n. P515/4101 sott. 72/E.6 con modifica ed integrazione di cui alla nota del Min. Interno del 26.11.2012, prot. n. 14720, al DD. N. 252 del DCPST del 10 aprile 2014 e al DD. N. 72 del DCPST del 16 maggio 2018);

N.b.: Per le dichiarazioni/certificazioni di cui al presente punto 4., la distinta di seguito riportata deve essere compilata in ogni sua parte mediante l'indicazione della "x" in ogni riquadro relativo al modello allegato

- | | DC | DI | CI | |
|---------------------------------|------|----|----|---|
| <input type="checkbox"/> 4.I) | n° X | | | produzione, trasformazione, trasporto, distribuzione e utilizzazione EN. ELETTRICA; |
| <input type="checkbox"/> 4.II) | n° X | | | protezione contro le SCARICHE ATMOSFERICHE; |
| <input type="checkbox"/> 4.III) | n° X | | | deposito, trasporto, distribuzione e utilizzazione, incluso le opere di evacuazione dei prodotti della combustione e quelle di ventilazione ed aerazione, di LIQUIDI O GAS, anche in forma liquida, COMBUSTIBILI O INFIAMMABILI O COMBURENTI; |
| <input type="checkbox"/> 4.IV) | n° | | | RISCALDAMENTO, CLIMATIZZAZIONE, CONDIZIONAMENTO E REFRIGERAZIONE, incluso le opere di evacuazione dei prodotti della combustione e quelle di ventilazione ed aerazione; |
| <input type="checkbox"/> 4.V) | n° | | | ESTINZIONE O CONTROLLO degli incendi/esplosioni di tipo automatico e manuale; |
| <input type="checkbox"/> 4.VI) | n° | | | EVACUAZIONE O CONTROLLO del fumo e del calore; |
| <input type="checkbox"/> 4.VII) | n° X | | | RIVELAZIONE di fumo, calore, gas e incendio e SEGNALAZIONE ALLARME; |

5. - ALTRA EVENTUALE DOCUMENTAZIONE (specificare tipologia documenti)

<input type="checkbox"/>	n°	
<input type="checkbox"/>	n°	
<input type="checkbox"/>	n°	

Il Funzionario Istruttore
Ing. Filippo CAMPANILE
(firma digitale ai sensi di legge)



CAMPANILE FILIPPO
EMANUELE
MINISTERO
DELL'INTERNO
14.09.2022 12:17:14
GMT+01:00

Comando Provinciale Vigili del Fuoco – Via Campania n.25 – 57124 Livorno
Ufficio Prevenzione: 0586 868138 - com.prev.livorno@cert.vigilfuoco.it



ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE

COMITATO MISTO PARITETICO PER LA REGIONE TOSCANA

PEI istituto_geografico@esercito.difesa.it – PEC istituto_geografico@postacert.difesa.it
Indirizzo postale: Via Cavour, 49 – 50129 Firenze

Prot.n. (vds. segnatura)
Ind. cl. 4.2.10/6.5
Allegati: 8
Annessi: //

1° Lgt. Gennarino TORTI
Tel. 1360338 - 055/2796338
sudemservmill@geomil.esercito.difesa.it

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Propo-
nente: SNAM FSRU Italia.

ALLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Il Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali
segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it

ROMA

~~~~~

**Riferimenti:**

- a. f. n. AOOGR\_0290912 del 20 luglio 2022 di Regione Toscana (allegato in copia);
- b. f. n. M\_D A3D6646 REG2022 0015720 in data 05 ottobre 2022 di Comando Operazioni in Rete (allegato in copia);
- c. f. n. M\_D AA8FF37 REG 2022 0012928 in data 27 settembre 2022 di 3° Reggimento Trasmissioni – 67° Reparto Lavori C4 (allegato in copia);
- d. f. n. M\_D A51F88B REG 2022 0006591 in data 01 settembre 2022 di 7° Reparto Infrastrutture (allegato in copia);
- e. f. n. M\_D AMI001 REG 2022 0019310 in data 05 settembre 2022 di Comando 1^ Regione Aerea dell'A.M. (allegato in copia);
- f. f. n. 268/20-1-2020 Op.L in data 12 settembre 2022 di Legione Carabinieri Toscana – Comando Provinciale di Livorno (allegato in copia);
- g. f. n. M\_D A4A818B RG22 0029520 in data 26 settembre 2022 di Comando Marittimo Nord (allegato in copia);
- h. f. n. M\_D A8AB2E0 REG 2022 0088392 in data 11 ottobre 2022 di Comando Forze Operative Nord (allegato in copia).

~~~~~

1. Con il foglio cui si fa riferimento in a. è stato chiesto di comunicare la propria posizione relativamente al progetto meglio specificato in oggetto.
2. Ai sensi dell'art. 334 del Decreto Legislativo n. 66/2010 e s.m.i. (Codice dell'Ordinamento militare) e dell'art. 440 del Decreto Presidenziale n. 90/2010 (Testo Unico dell'Ordinamento militare), è stata esaminata la relativa documentazione progettuale ed acquisito il parere dei competenti Comandi delle varie Forze Armate.
3. Nello specifico:
 - il Comando per le Operazioni in Rete – Reparto C4, con il foglio cui si fa riferimento in b., nell'esprimere il proprio parere favorevole, ha evidenziato che nell'area in oggetto non risultano esservi cavi ottici e/o infrastrutture di sottoservizi di proprietà dell'Amministrazione della Difesa (A.D.) ma che, qualora dovessero insorgere delle interferenze, i relativi interventi dovranno essere concordati con il Comando sopracitato ed effettuati da ditta specializzata in grado di offrire garanzie di intervento e capacità tecniche operative adeguate;
 - il 3° Reggimento Trasmissioni – 67° Reparto Lavori C4 ha comunicato, con il foglio cui si fa riferimento in c., che non risultano essere presenti nelle aree interessate dall'opera in oggetto,

linee telefoniche interrato o su palificate di proprietà dell'Amministrazione Difesa in uso alla Forza Armata – Esercito – ovvero intersezioni delle direttrici di collegamento in ponte radio di diretta giurisdizione del 3° Reggimento Trasmissioni – 67° Reparto Lavori C4 con quelle riportate nel documento tecnico ricevuto;

- il 7° Reparto Infrastrutture ha comunicato, con il foglio cui si fa riferimento in d., che non emergono motivi ostativi alla realizzazione dell'opera in oggetto, in quanto la stessa non interferisce con aree o infrastrutture del demanio militare, non attraversa zone soggette a vincoli di servitù militari e che nessun altro elemento è da ritenersi connesso con i primari interessi della Difesa;
 - il Comando 1^a Regione Aerea dell'A.M., con il foglio cui si fa riferimento in e., nell'esprimere il proprio nulla osta, ha evidenziato che l'intervento in oggetto non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati all'A.M., né con Servitù prediali o Militari a loro servizio;
 - la Legione Carabinieri Toscana – Comando Provinciale di Livorno ha comunicato, con il foglio cui si fa riferimento in f. che, per la parte di competenza, non risultano elementi informativi ostativi alla realizzazione dell'opera in oggetto;
 - il Comando Marittimo Nord ha espresso, con il foglio cui si fa riferimento in g., il proprio nulla osta alla realizzazione dell'opera in oggetto;
 - il Comando Forze Operative Nord ha comunicato, con il foglio cui si fa riferimento in h., che non si ravvisano ripercussioni sulle attività in corso nell'area di competenza.
4. Per quanto precede, verificato che l'opera in argomento non interferisce con altre infrastrutture militari né con le attività delle altre Forze Armate, e fermo restando quanto rappresentato al precedente punto 3 dal Comando per le Operazioni in Rete – Reparto C4, in qualità di Presidente Supplente del Comitato Misto Paritetico per la Toscana, rappresentante della Difesa per il Territorio di propria competenza, esprimo NULLA CONTRO alla sua realizzazione.

IL VICE COMANDANTE TERRITORIO E
PRESIDENTE SUPPLENTE DEL COMITATO MISTO PARITETICO
(Gen. B. Michele VICARI)



3° REGGIMENTO TRASMISSIONI
67° REPARTO LAVORI C4

Via Aretina 354 – 50136 FIRENZE

Indirizzo telegrafico: TELELAVORI FIRENZE

Indirizzo di PEI: 67rlc4@replavc4fi.esercito.difesa.it – Indirizzo di PEC: rgtt3@postacert.difesa.it

Allegati: 0 (zero)
Annessi: 0 (zero)

Firenze, [vedasi segnatura]
PDC: Ten. Col. SICARI tel. 1361634
caprogc4@replavc4fi.esercito.difesa.it

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).
Proponente: SNAM FSRU Italia.

A
3° REGGIMENTO TRASMISSIONI
Ufficio Coordinamento Lavori C4
e, per conoscenza:

ROMA

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
Vice Comandante per il Territorio

FIRENZE

~~~~~  
Rif.: a. let. 0012211 datata 13/09/2022 di Istituto Geografico Militare  
~~~~~

1. In esito a quanto richiesto con lettera a riferimento, si comunica che non risultano essere presenti nelle aree interessate dall'opera in oggetto linee telefoniche interrato o su palificate di proprietà dell'Amministrazione Difesa in uso alla Forza Armata – Esercito – ovvero intersezione delle direttrici di collegamenti in ponte radio di diretta giurisdizione di questo Reparto con quelle riportate nel documento tecnico ricevuto.
2. Si precisa che, per quanto attiene la Rete in Fibra Ottica Nazionale (RIFON) l'EDRC, in indirizzo per conoscenza, ha già provveduto, con lo stesso foglio citato a margine, alla richiesta di parere al Comando per le Operazioni in Rete.
3. Tanto si rappresenta per le determinazioni ed il seguito gerarchico di competenza.
4. Si rimane a disposizione per qualsiasi chiarimento in merito.

IL CAPO REPARTO
(Ten. Col. t. (tlm) Pasquale GANGI)

digitalmente da/Signed by:
ALE GANGI



FORZE OPERATIVE NORD
7° REPARTO INFRASTRUTTURE
Ufficio Demanio – Sezione Servitù Militari
 Indirizzo telegrafico REPAINFRA FIRENZE

Prot. n. Cod.id.5 Ind.CI.10.12.4.8/NO22 / 41

Firenze, li

All. - Ann.

POC Add. Amm.ne Del Bubba Gianni
 ad1sezservmil@infraci.esercito.difesa.it
 Tel. 055/6509235 - sotrin 1363235

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata SRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: SNAM FSRU Italia. OPERA NON SIGNIFICATIVA in base al D.Lgs. 66/2010 art.334

A: ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
 Ufficio Presidio Affari Territoriali e Poligoni
 Sezione Demanio Servitù Militari e Poligoni
 Via Cavour, 49
 istituto_geografico@postacert.difesa.it

50129 FIRENZE

e, per conoscenza:

A: COMANDO FORZE OPERATIVE NORD
 Ufficio Demanio e Servitù Militari
 Prato della Valle,64
 comfopnord@postacert.difesa.it

35123 PADOVA

~~~~~  
 Rife let. nr. 23355 in data 08/08/2022 di IGM -Ufficio Presidio Affari Territoriali e Poligoni  
 ~~~~~

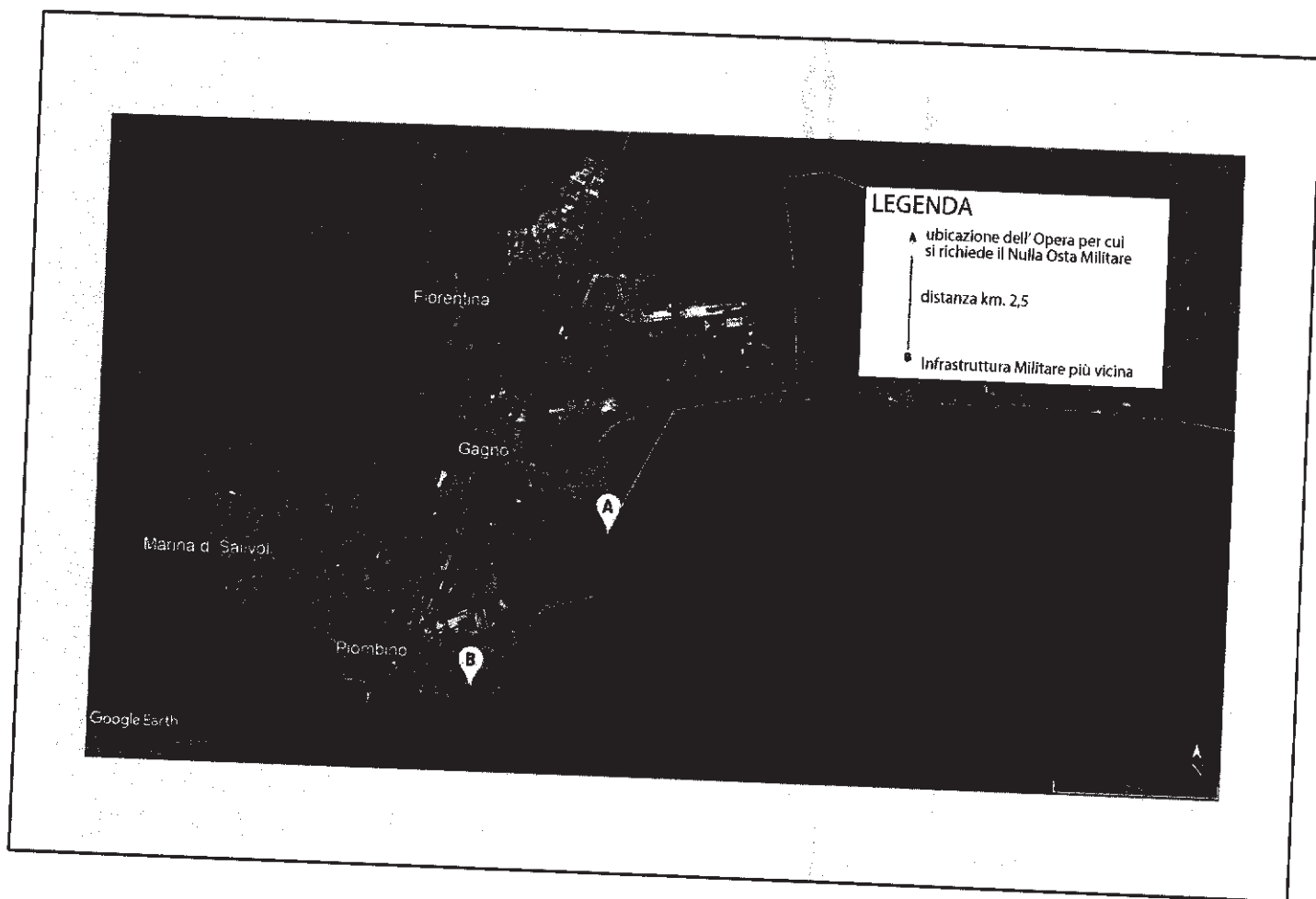
In relazione a quanto richiesto da codesto Ufficio, con la lettera a riferimento, non emergono motivi ostativi alla realizzazione dell'opera in oggetto in quanto la stessa:

- non interferisce con aree o infrastrutture del demanio militare;
- non attraversa zone soggette a vincoli di servitù militare;
- nessun altro elemento è da ritenere connesso con i primari interessi della Difesa.

In allegato l'ortofoto con evidenziata la distanza (superiore ad 1 Km.) tra l'opera in oggetto e la prima infrastruttura militare.

IL COMANDANTE in s.v.
 Ten. Col. g. (gua) Massimo DI BACCO

ORTOFOTO CON UBICAZIONE DELL'OPERA E RELATIVA DISTANZA DALLE INFRASTRUTTURE MILITARI



Allegato n.1



Legione Carabinieri Toscana
Comando Provinciale di Livorno

Nr. 268/20-1-2020 Op.L.

Livorno, 12 settembre 2022

OGGETTO: AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE RELATIVA ALL'OPERA FSRU
PIOMBINO.

A

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE

FIRENZE

Pec: istituto_geografico@postacert.difesa.it

e, per conoscenza:

COMANDO LEGIONE CARABINIERI TOSCANA

FIRENZE

- SM - UFFICIO LOGISTICO -

- Rif. pec Nurp (tfi387922@pec.carabinieri.it) del 7 set. 2022 -

Rif.f.n. M_D AE4B80D-REG-2022-0025126-06/09/2022.

In esito a quanto richiesto, si comunica che per la parte di competenza non risultano elementi informativi ostativi alla realizzazione dell'opera in oggetto.

IL COMANDANTE
(Col. Piercarmine Sante Sica)

CC-TL122478-0023150-12/09/2022



COMANDO FORZE OPERATIVE NORD

Caserma "O. Salomone" – Prato della Valle, 64 – 35123 Padova

Indirizzo telegrafico. COMFOP NORD

e-mail: comfopnord@esercito.difesa.it – PEC: comfopnord@postacert.difesa.it

Prot. n. Cod. Id. SRVMIL Ind.Cl. 1.16.5/1680 Padova,
 Allegati: //
 Annessi: //

OGGETTO: Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera denominata FSRU Piombino e collegamento rete Nazionale Gasdotti in comune di Piombino (LI). Proponente SNAM FSRU Italia.

A ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE

FIRENZE

^^^^^^^^^^

Rif.: f. n. M_D AE4B80D REG2022 0025794 in data 13/09/2022.

^^^^^^^^^^

1. In esito a quanto chiesto con il foglio in riferimento, si comunica che, avuto riguardo della Consulenza/Parere Operativo chiesta alle articolazioni dello Stato Maggiore di questo Comando, allo stato attuale **NON** si ravvisano ripercussioni sulle attività in corso nell'area di competenza, fermo restando quanto rappresentato dal COR in merito all'eventuale insorgenza di interferenze per le quali i relativi interventi dovranno essere concordati ed effettuati da ditta specializzata in grado di offrire garanzie di intervento e capacità tecniche operative adeguate.
2. Per quanto sopra, voglia codesto Istituto comunicare l'esito della conclusione dell'istruttoria interforze da parte del Comandante Territoriale.

d'ordine

IL VICE COMANDANTE PER IL TERRITORIO
 (Gen. D. Ugo CILLO)

COMANDO PER LE OPERAZIONI IN RETE

Reparto C4

Allegati:/

Indirizzo Postale: Via Stresa 31/b 00135 ROMA
Posta elettronica: cor@cor.difesa.it
Posta elettronica certificata: cor@postacert.difesa.it
P.d.C.: Ten.Col. Giuseppe GERVASIO
Email: c4.urdc.sr.cs@cor.difesa.it
Tel.: 2024703 - 0646914703

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).
Proponente: SNAM FSRU Italia.

A **ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE**
Via Cavour, 49

50129 FIRENZE

e, per conoscenza:

COMANDO PER LE FORZE OPERATIVE NORD

Caserma Salomone
Via Prato della Valle n.64

35123 PADOVA

3° REGGIMENTO TRASMISSIONI

67° Reparto Lavori C4
Via Aretina n.354

56136 FIRENZE

^^^ ^^

Riferimento let. prot. M_D AE4B80D 0025794 del 13/09/2022 ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE

^^^ ^^

1. In relazione a quanto rappresentato con lettera a riferimento, si comunica che nell'area interessata dai lavori non risultano esservi cavi ottici e/o infrastrutture di sottoservizi di proprietà dell'Amministrazione della Difesa (A.D.) e di competenza dello scrivente Comando. Si esprime, pertanto il **NULLA CONTRO** alla realizzazione dell'opera.
2. Si fa comunque presente che, qualora dovessero insorgere delle interferenze, i relativi interventi dovranno essere concordati con questo Comando ed effettuati da ditta specializzata in grado di offrire garanzie di intervento e capacità tecniche operative adeguate.
3. Si resta a disposizione per ogni eventuale chiarimento utile al riguardo.

d'ordine
IL CAPO REPARTO
(Col. AArn Pil. Giampaolo SCHIAVO)

NON CLASSIFICATO



COMANDO MARITTIMO NORD
UFFICIO INFRASTRUTTURE E DEMANIO

Indirizzo Telegrafico: MARINA NORD LA SPEZIA
e-mail pei: marina.nord@marina.difesa.it
e-mail pec: marina.nord@postacert.difesa.it

fr. d.o.: C.V. (CP) PAOLILLO ☎ 7224343-0187.784343
francesco-paolillo@marina.difesa.it

Allegato nr. //

Ad: **ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE FIRENZE (PEC)**

o, per conoscenza:

Argomento: Autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: SNAM FSRU Italia.

Riferimenti: Fg. N.25126 in data 06.09.2022 di codesto Istituto Geografico Militare.

1. In esito a quanto richiesto con la nota in riferimento, si partecipa il nulla osta favorevole di questo Comando Marittimo, da riferire nel contesto istruttorio del procedimento amministrativo in argomento, da parte del rappresentante della Difesa per il territorio di competenza.
2. Si rimane a disposizione per quant'altro dovesse occorrere.

d'ordine
IL CAPO SEZIONE DEMANIO
(C.V. Francesco PAOLILLO)

Documento firmato digitalmente



Aeronautica Militare
Comando 1^a Regione Aerea

P.d.C. Dott.ssa Campanella-02/73902041

**COMMISSARIO STRAORDINARIO DI GOVERNO
PER IL RIGASSIFICATORE DI PIOMBINO**

OGGETTO: *Prat. 1324/2022/CS: SNAM FSRU ITALIA: FSRU PIOMBINO E COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI NEL COMUNE DI PIOMBINO – Conferenza dei Servizi.*

e, per conoscenza:

COMANDO LOGISTICO – Serv. Infrastrutture - V. le Università, 4 – 00185

ROMA

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Riferimento: a) Foglio N. 290912 datato 20/07/2022;
b) Foglio N. 23725 datato 31/08/2022.

- 1. L'intervento in epigrafe, quale descritto nella documentazione pervenuta con il foglio in riferimento a), non interferisce né con sedimi/infrastrutture intestati a questa Forza Armata né con Servitù prediali o Militari (D.Lgs. 66/2010 art.10 320 e segg.) a loro servizio.*
- 2. Pertanto Nulla Osta relativamente ai soli aspetti demaniali di interesse di questa F.A. all'esecuzione dell'intervento di cui sopra.*

d'ordine
IL CAPO UFFICIO TERR. E PATRIMONIO f.f.
(T.Col. G.A.r.n. Francesco FRACASSI)



ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA
Ufficio Coordinamento e Standardizzazione
Indirizzo Telegrafico: **MARIDROGRAFICO - GENOVA**
P.E.I.: maridrografico.genova@marina.difesa.it
P.E.C.: maridrografico.genova@postacert.difesa.it

p.d.c.: CRRP/UCS/COORD - tel. 010/2443238
Fasc. Regione Toscana SNAM Rigassificatore

Allegati nr. 3

Al. Attubato Donato (PEI)
Presidenza del Consiglio dei Ministri DICA (PEC)

a. per conoscenza:

Argomento: Rilascio parere relativo all'istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. convocazione riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter, legge n.241/90.

Riferimenti:

- a. Nota n. DICA0023725 P-4.8.2.8 del 31/08/2022 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - RUAS;
- b. Mail s.n. del 06/10/2022 - samira.caputo@regione.toscana.it;
- c. CLG-SF-001 "Disciplinare tecnico per l'istruzione delle pratiche di richiesta di prescrizione di segnaletica marittima" (Ed. 02/2021)

1. Preso atto di quanto richiesto con il foglio in riferimento *a.* e i documenti trasmessi con il foglio in riferimento *b.*, lo scrivente Istituto Idrografico della Marina Militare e Organo cartografico di Stato esprime il proprio assenso, per quanto di competenza, subordinato all'osservanza di quanto segue:

a. una volta terminati i lavori di realizzazione dell'impianto o ogni qualvolta siano posate significative parti dello stesso, al fine dell'aggiornamento della Documentazione Ufficiale dello Stato e della Banca dati Ufficiale dello Stato, si richiede:

- i. l'invio del tracciato di tutti i cavi, le condutture sottomarine che compongono l'impianto, in formato vettoriale (shapefile);
- ii. i rilievi topografici come da documento in allegato (Checklist invio Dati geo-topografici) di tutte le infrastrutture, compresa la nave rigassificatrice, ed opere che verranno realizzate completi di tutti gli ingombri emersi;

- iii. relativamente a eventuali segnali di navigazione diurni e/o notturni siano inviate le coordinate complete di: Datum di riferimento, prescrizioni del Maricomlog, immagini e compilazione delle schede segnalamenti (in allegato);
- b. una volta terminati i lavori di realizzazione dell'impianto sia eseguito un rilievo idrografico come da successivo punto c.:
- di tutta l'area rilasciata in concessione;
 - dei tracciati dei cavi elettrici, dei cavidotti, delle condutture sottomarine, dei vari collegamenti fra le opere e dei collegamenti da/per la terraferma per una fascia larga 250 metri per lato;
 - di tutte le eventuali infrastrutture sommerse (bottom features) relative a tetrapodi, ancoraggi, catenarie, blocchi, ecc.;
- tali rilievi dovranno essere successivamente inviati allo scrivente comprensivi di tutti i dati grezzi;
- c. al fine di garantire le accuratezze e le precisioni minime necessarie, nonché dare significatività e raffrontabilità alle misure effettuate, **tutti i rilievi batimetrici da chiunque effettuati e per qualunque motivo**, dovranno essere eseguiti in conformità al disciplinare tecnico I.I.3176 approvato dallo scrivente (reperibile sul sito: http://www.marina.difesa.it/noi-siamo-la-marina/pilastro-logistico/scientifici/idrografico/Pagine/Disciplinare_tecnico.aspx), ponendo particolare attenzione nel verificare che il soggetto certificatore del rilievo abbia i requisiti previsti dal paragrafo 5 del disciplinare di cui sopra;
- d. le coordinate inserite nei titoli concessori, nei provvedimenti emessi e in tutti i documenti dovranno essere espresse obbligatoriamente nel sistema di riferimento geodetico nazionale ETRF2000 come previsto dal DPCM 10 Novembre 2001 (GU n. 48/2012 – Suppl. Ord. n. 37);
- e. durante il periodo di gestione dell'impianto in parola, nel caso intervenissero delle future varianti, dovranno essere forniti allo scrivente, tutti gli elementi informativi necessari all'aggiornamento della Documentazione Ufficiale dello Stato e della Banca dati Ufficiale dello Stato;
- f. al termine dei lavori di realizzazione e durante il periodo di attività, qualora dovessero essere emessi dei Provvedimenti (Ordinanze da parte delle AA.MM.) tesi a disciplinare in maniera permanente la navigazione in prossimità degli impianti dovrà essere chiesto, in via preventiva, il parere tecnico - cartografico allo scrivente per l'emanazione del Provvedimento e poi ne dovrà poi essere inviata copia;

- g. al termine dell'utilizzo dell'impianto o di parte dello stesso, ne dovrà essere tempestivamente comunicato il fuori uso allo scrivente;
- h. qualora venissero installati dei segnalamenti diurni o luminosi, relativi all'impianto e ai collegamenti in parola, gli stessi dovranno essere autorizzati ed approvati ex art. 168 e seguenti del DPR 90/2010 (secondo le prescrizioni di cui al disciplinare in riferimento *b.*) e ne dovrà essere data comunicazione allo scrivente attraverso la compilazione della "scheda segnalamenti" in allegato.
2. Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti necessari al riguardo.

d'ordine
CAPO SEZIONE COORDINAMENTO
(Funzionario Amministrativo Danilo MANCONI)
Documento firmato digitalmente



ISTITUTO IDROGRAFICO DELLA MARINA

Checklist invio Dati geo-topografici (planimetrie, rilievi topografici ecc.)		
VOCE	O OBBLIGATORIO/ P (PREFERIBILE)	NOTE
Relazione Tecnica	O	Relazione sintetica su come è stata prodotta la planimetria (modalità NRTK, digitalizzazione ortofoto, disegno cad georiferito ecc.) con indicazione della strumentazione utilizzata (stazione totale, ricevitori GNSS ecc.) per il rilievo. Se la planimetria è di progetto dovrà indicare le opere nel seguente modo: in verde le opere già realizzate, in giallo le opere in corso di realizzazione, in rosso le opere inserite a progetto ancora da realizzare. Sulle opere già realizzate indicare l'incertezza orizzontale facendo espressamente riferimento all'ordine del rilievo così come indicato nella tabella 2 del riferimento e.
File Pdf firmato	O	esplicitando che l'autore può essere solo uno tra le seguenti categorie: <ul style="list-style-type: none">• Idrografi Cat. A;• Ingegneri iscritti all'albo;• Architetti iscritti all'albo;• Geometri iscritti all'albo.
File di tipo .shp, .dxf, .dwg, .dgn dei prodotti topografici	O	Datum geodetico ETRF2000 (2008)
File delle misure geodetiche (se effettuate) originali ed elaborati (raw data RINEX o altri).	P	Datum geodetico ETRF2000 (2008)
File delle misure topografiche (se effettuate o disponibili) originali ed elaborati (raw data e in formato ASCII/foglio elettronico)	P	
Ortofoto (se disponibili)	P	Se utilizzate per digitalizzare parte della planimetria (anche compilando semplicemente i metadati dell'ortofoto, data volo, fonte ecc.)



Ministero della Transizione Ecologica

DIPARTIMENTO SVILUPPO SOSTENIBILE
DIPARTIMENTO ENERGIA

I CAPI DIPARTIMENTO

Al Cons. Donato Attubato
RUAS procedimento FSRU Piombino
e, p.c.,

Al Sig. Ministro per il tramite del Capo di
Gabinetto Vicario
Cons. Donato Luciano

Al Direttore Generale di ISPRA
Dott.ssa Maria Siclari

OGGETTO: *PARERE RELATIVO AL PROCEDIMENTO PER LA REALIZZAZIONE DEL FSRU
PIOMBINO*

In relazione al procedimento in oggetto, per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza energetica, si esprime parere favorevole alla realizzazione dell'opera, considerata di rilevanza strategica per l'approvvigionamento di gas naturale, ai sensi dell'art.5 del D.L 17 maggio 2022, n. 50 e dell'art. 46 del D.L. 1° ottobre 2007, n. 159. La realizzazione entro il 2024 è finalizzata ad aumentare rapidamente la capacità nazionale di rigassificazione e integrare gli strumenti già adottati per la diversificazione delle forniture di gas, come richiamato anche dal Piano nazionale di contenimento dei consumi di gas naturale (MiTE 6 settembre 2022).

Si allega anche il Nulla Osta per gli aspetti relativi alle interferenze con le concessioni minerarie.

Anche per quanto riguarda gli aspetti ambientali, si esprime parere favorevole, con richiesta di voler accogliere le prescrizioni e raccomandazioni relative agli aspetti ambientali formulate da ISPRA nell'ambito dell'istruttoria tecnica che si allega.

Tanto si segnala per quanto di rispettiva competenza e si resta a disposizione per eventuali chiarimenti.

Il Capo Dipartimento

Ing. Laura D'Aprile

(documento informatico firmato digitalmente

ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

LAURA D'APRILE
MINISTERO DELLA
TRANSIZIONE ECOLOGICA
Capo Dipartimento
12.10.2022 14:41:57 UTC

Il Capo Dipartimento

Dott.ssa Rosaria Fausta Romano

(documento informatico firmato digitalmente

ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)

Firmato digitalmente da: Rosaria Fausta Romano
Organizzazione: MISE/80230390587
Data: 12/10/2022 18:20:36



Ministero della Transizione Ecologica

DIPARTIMENTO ENERGIA
DIREZIONE GENERALE INFRASTRUTTURE E SICUREZZA
Divisione VII – Sezione U.N.M.I.G. dell'Italia Centrale

AL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA – DiE –
Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza
is@pec.mite.gov.it

e per conoscenza

AL MINISTERO DELLA TRANSIZIONE
ECOLOGICA – DiE –
Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza
Divisione IV – Infrastrutture energetiche
dgisseg_div04@pec.mise.gov.it

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Indizione della conferenza di servizi decisoria ex art. 14, co. 2, legge n.241/1990 in forma semplificata e modalità asincrona e richiesta di contributi. Rif. 27980 - 25/11/2020.

Con riferimento all'istanza in oggetto, è pervenuta a questo Ufficio documentazione integrativa al progetto (REL-VDO-E-00014 di agosto 2022) che contiene, tra l'altro, la dichiarazione di non interferenza con attività minerarie, redatta dal progettista Ing. Rocco Vincenzo Monaco e datata 24.08.2022 (Allegato 1). Così come previsto dal decreto direttoriale 11.06.2012, tale dichiarazione vale come pronuncia positiva da parte dell'Amministrazione mineraria, ai fini dell'articolo 120 del Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775.

L'INGEGNERE CAPO
(*Marcello Saralli*)



MARCELLO SARALLI
10 ott 2022 17:43

Dipartimento per il Servizio Geologico d'Italia

Area per la caratterizzazione e la protezione dei suoli e per i siti contaminati

* * *

Relazione istruttoria tecnica
ai sensi dell'art. 252 c. 4 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.
relativa al documento

SNAM FSRU Italia

"Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata "FSRU Piombino e collegamento alla rete nazionale gasdotti in comune di Piombino (LI)". Avvio della valutazione di cui all'articolo 242-ter, comma 2, del d.lgs. 152/2006

* * *

Sito di Interesse Nazionale di Piombino

Ottobre 2022

GEO-PSC 2022/301

Sommario

1	PREMESSA.....	3
2	BREVE SINTESI AD OPERA DEL PROPONENTE	3
a.	Risultati delle indagini ambientali	3
b.	Descrizione dello stato di avanzamento degli iter di bonifica.....	7
c.	Descrizione della proposta progettuale	8
d.	Potenziati interferenze con le matrici ambientali e con le attività di bonifica, MISE e MIPRE	10
e.	Possibile incidenza dell'opera sul modello concettuale del sito	12
f.	Possibili rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area	12
3	APPROFONDIMENTI SULLA TIPOLOGIA DEI TERRENI INTERESSATI DAGLI SCAVI E SULLO STATO DI CONTAMINAZIONE DELLE MATRICI AMBIENTALI	13
a.	Sito Demanio 2.	13
b.	Sito Fera.....	13
c.	Sito Demanio 1.	14
4	OSSERVAZIONI	15
5	CONCLUSIONI	17

1 PREMESSA

La presente relazione tecnica, richiesta dalla DG-USSRI del MITE con nota prot. 109061 del 09/09/2022, protocollata in ISPRA al n. 49712 del 09/09/2022, è relativa all'istanza contenuta nella nota ad oggetto "FSRU piombino e collegamento alla rete nazionale gasdotti in comune di Piombino". La documentazione, trasmessa da SNAM il 30 agosto 2022, è stata pubblicata sul sito commissariale al seguente indirizzo <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino> e ivi consultata da ISPRA

La presente relazione tecnica è stata redatta di intesa con ARPA Toscana.

2 BREVE SINTESI AD OPERA DEL PROPONENTE

Il proponente ha predisposto l'istanza di avvio del procedimento di valutazione di cui all'art. 242-ter comma 2 del DLgs 152/2006 secondo il formato richiesto dal Decreto direttoriale DG RIA 30 marzo 2021 n. 46, fornendo le informazioni contenute nei seguenti punti:

- a. i risultati delle indagini ambientali su suolo, sottosuolo e acque sotterranee relativamente all'area di intervento
- b. una descrizione dello stato di avanzamento degli iter di bonifica
- c. una descrizione della proposta progettuale (finalità, caratteristiche progettuali, tipologia e profondità di scavo da pc e rispetto al livello di falda, attività di cantiere)
- d. una valutazione delle potenziali interferenze con le matrici ambientali (suolo, sottosuolo e acque sotterranee) e con le attività di bonifica, MISE e MIPRE
- e. una valutazione della possibile incidenza dell'opera sul modello concettuale del sito
- f. una valutazione dei possibili rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area

a. Risultati delle indagini ambientali

Il progetto FSRU Piombino tramite l'ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla Rete Nazionale Gasdotti interferisce per circa 2,52 km con il SIN di Piombino nel tratto a terra, indicativamente da PK 1+603 a PK 4+123, come mostrato nella Figura 1.

Le aree interessate dalla posa delle condotte in progetto, ricadenti nel SIN, sono esterne ai centri produttivi del polo industriale, in aree demaniali non soggette a trasformazioni antropiche pregresse legate all'industrializzazione delle aree, ad eccezione delle azioni di bonifica del XIX secolo mirate al recupero di aree adatte ad usi produttivi.

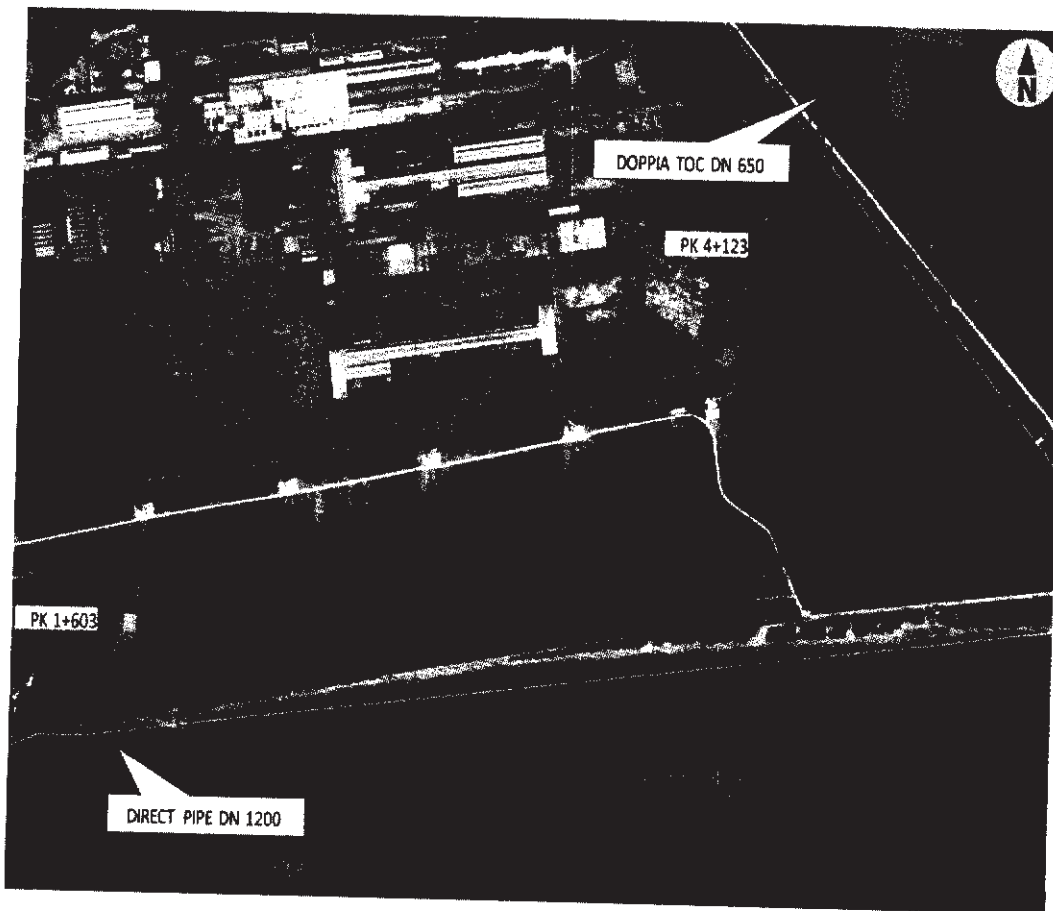


Figura 1 Tracciati di progetto interferenti con il SIN a terra di Piombino

Dalla disamina dell'Anagrafe dei siti contaminati di Regione Toscana (Sisbon), il proponente dichiara che il tracciato interferisce con i seguenti tre siti ricadenti in area SIN a terra (cfr. seguente Figura 2):

1. area demaniale ex concessione Lucchini SpA, identificata con il codice LI053aF e denominata "FERA (Ex Lucchini SpA)", per una percorrenza di circa 1,5 Km;
2. area demaniale identificata con il codice LI105a "Area pubblica Demanio 1 (Triangolo 1)", per una percorrenza di circa 0,9 Km;
3. area demaniale identificata con il codice LI105b "Area pubblica Demanio Marittimo 2: 2A (Est Pennello Dalmine fino alla Foce Fiume Cornia) + 2B (Ovest Pennello Dalmine fino alla Vecchia Foce Cornia) + 2C (Zona Foce Fosso Cosimo Lato Torre del Sale)". Per tale sito l'interferenza è costituita dall'intersezione per un breve tratto (circa 80 m) dell'attraversamento in Direct Pipe.

Il proponente ha valutato i dati delle indagini di caratterizzazione ambientale pregresse (anni 2006÷2011) eseguite nell'area del SIN in cui è previsto il tratto di tracciato dell'Allacciamento FSRU, i cui esiti sono descritti nei documenti di Lucchini SpA "Relazione descrittiva indagine di caratterizzazione, Aree Demaniali" (giugno 2009) e del Comune di Piombino "Indagini per la caratterizzazione ambientale delle aree demaniali pubbliche denominate "Demanio 1" e "Demanio 2" inserite nel perimetro del S.I.N. ai sensi del D.M. 10/01/2000" (settembre 2011), oggetto di valutazione da parte del MATTM (ora MITE) nell'ambito delle Conferenze dei Servizi decise tenutesi in data 13/05/2010 e 12/07/2013.

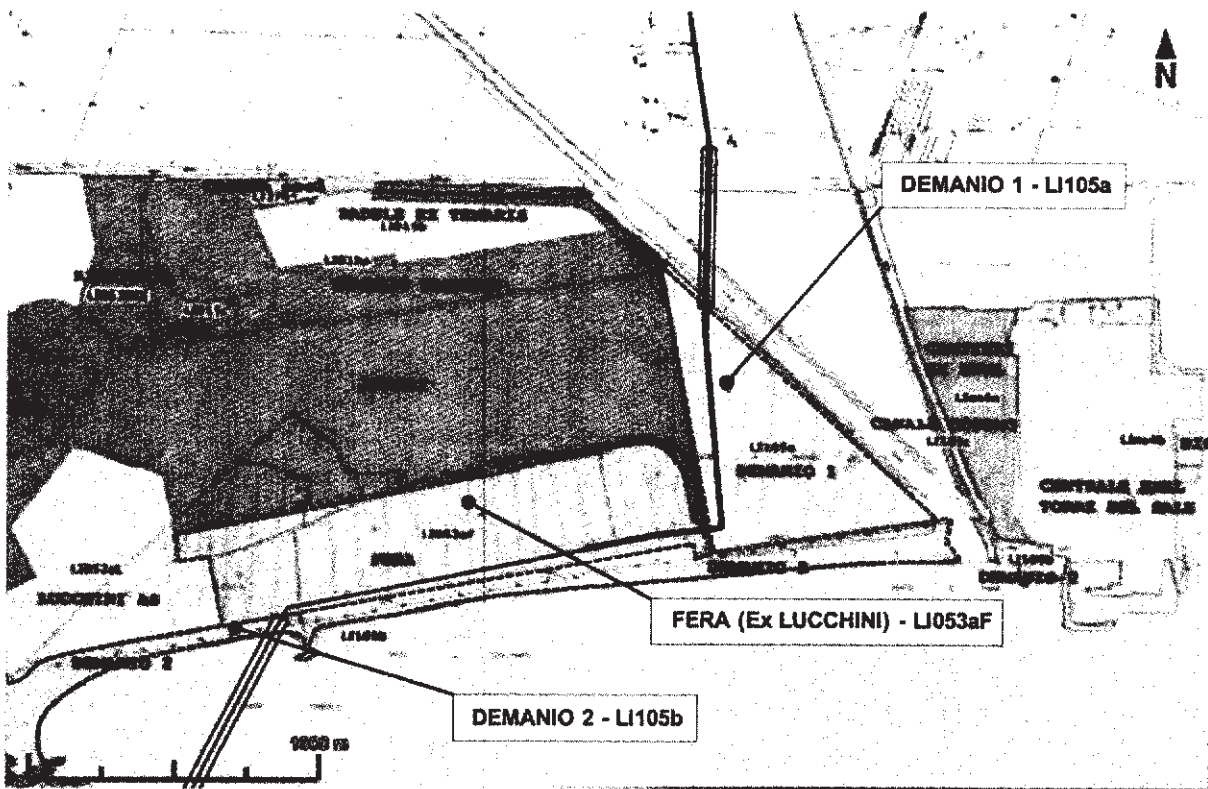


Figura 2 Siti con procedimenti ambientali attraversati dal tracciato di progetto (base cartografica tratta dal SISBON ARPAT)

Al fine di valutare lo stato qualitativo dei terreni e delle acque di falda della fascia di territorio interessata dall'intervento, sono stati presi in considerazione gli esiti dei punti di indagine ubicati in prossimità del tracciato di progetto, evidenziati con riquadro giallo nella seguente Figura 3 (matrice terreni) e con cerchio blu in Figura 4 (matrice acque sotterranee).

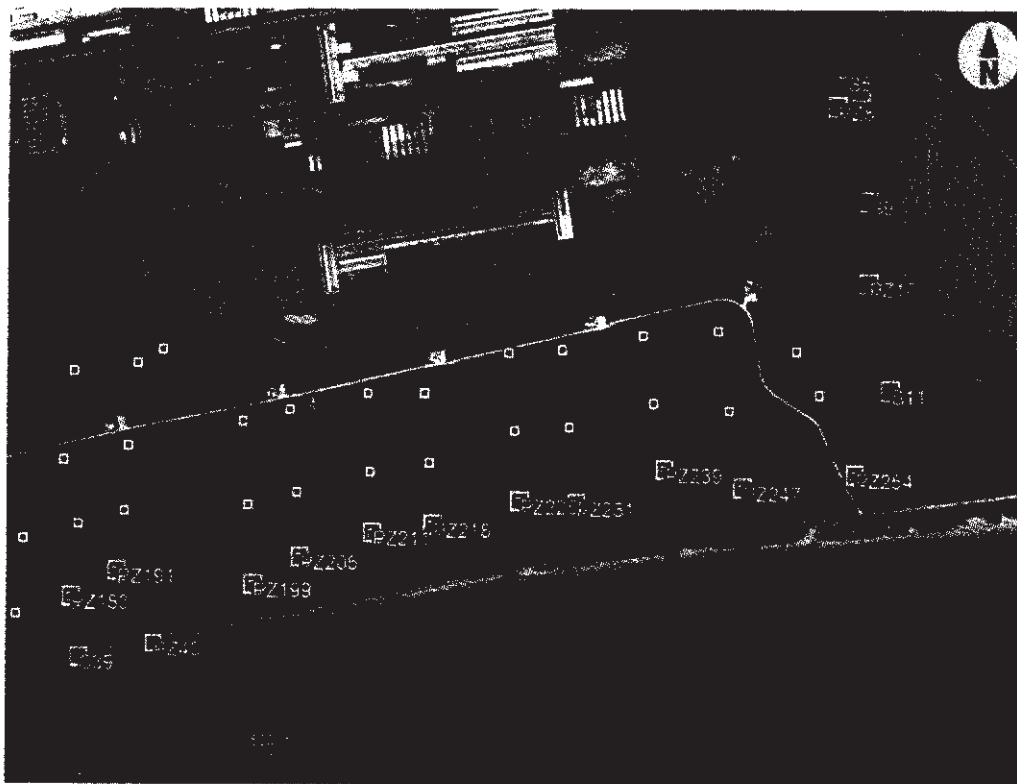


Figura 3 Punti di caratterizzazione dei terreni prossimi al tracciato di progetto ed oggetto di disamina

Le indagini pregresse furono eseguite secondo i criteri dell'ex DM 471/99, prevedendo quindi la caratterizzazione dei terreni anche nel comparto saturo del sottosuolo.

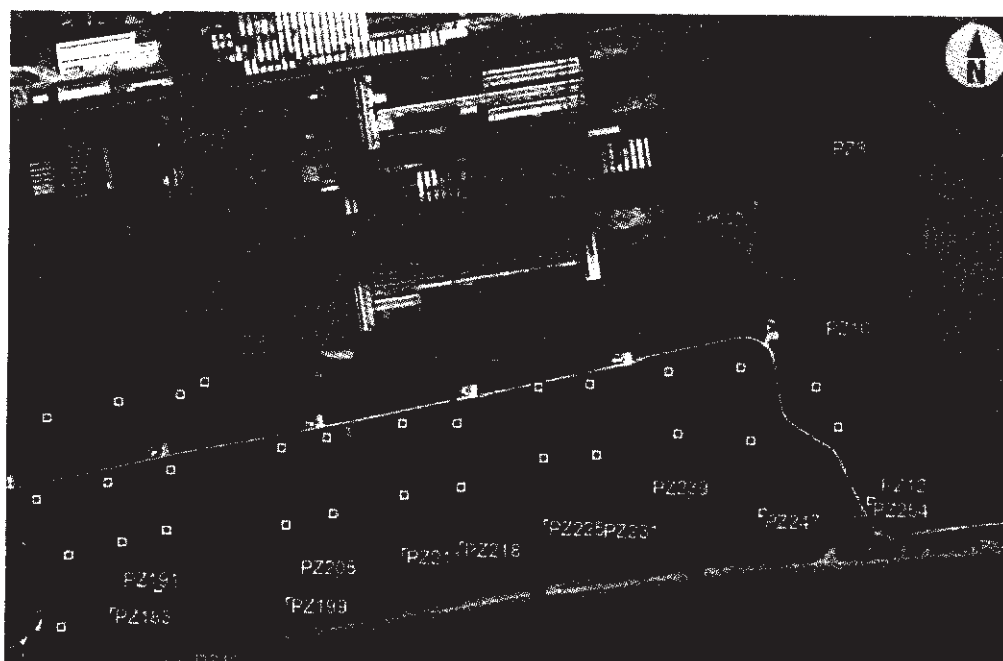


Figura 4 Punti di campionamento delle acque sotterranee prossimi al tracciato di progetto ed oggetto di disamina

Relativamente ai terreni, i risultati analitici sono stati confrontati con le CSC colonna B del DLgs 152/06 per l'area demaniale ex concessione Lucchini SpA e con le CSC colonna A del DLgs 152/06 per le aree Demanio 1 e Demanio 2; per le acque sotterranee con le CSC previste dal DLgs 152/06 (Tab. 2 All. 5 alla parte IV). Inoltre, è stato effettuato un confronto con i valori di fondo naturale (VFN) stabiliti in sede di Conferenza di Servizi istruttoria del MATTM, tenutasi il 13/10/2015 per il SIN di Piombino:

- terreni: Arsenico (57.2 mg/kg);
- acque sotterranee: Solfati (1632 mg/l) e Boro (3300 ug/l).

Dalla disamina dei superamenti rilevati nella matrice terreno, il progettista osserva quanto segue:

- non si rilevano superamenti delle CSC col. B/VFN Arsenico in nessun punto di indagine eseguito nell'area demaniale ex concessione Lucchini SpA;
- si rilevano superamenti delle CSC col. A/VFN, in n. 5 campioni di terreno prelevati presso l'area Demanio 1 per i parametri Zinco, Arsenico e idrocarburi C>12 (il superamento di idrocarburi C>12 riguarda il comparto saturo);
- in corrispondenza dell'area Demanio 2, nei punti prossimi al tracciato sono stati riscontrati due superamenti CSC col. A di Zinco e Berillio in un campione di terreno;
- la tipologia dei contaminanti potenzialmente interessati dagli scavi previsti dal progetto, riscontrati solo in corrispondenza delle aree Demanio 1 e Demanio 2, è costituita essenzialmente da metalli (Arsenico e Zinco principalmente, spot di Berillio), mentre non sono stati riscontrati composti volatili che possono essere soggetti a potenziali fenomeni di volatilizzazione nel corso della movimentazione dei terreni.

Dalla disamina dei superamenti rilevati per le acque sotterranee, il proponente osserva quanto segue:

- i superamenti riguardano essenzialmente Solfati, Boro, Ferro, Manganese e alcuni metalli in maniera spot (Alluminio, Arsenico, Piombo, Nichel e Antimonio), un superamento spot è stato rilevato anche per i Nitriti;
- gli esiti delle analisi delle acque si riferiscono agli anni 2007-2008 per l'area demaniale ex concessione Lucchini SpA e all'anno 2011 per le aree Demanio 1 e 2;
- in riferimento alla tipologia dei contaminanti, non risulterebbe la presenza di composti volatili nei piezometri presi in esame.

b. Descrizione dello stato di avanzamento degli iter di bonifica

Preliminarmente alla valutazione dell'interferenza del tracciato di progetto con i 3 siti censiti ricadenti in area SIN a terra, Snam ha verificato lo stato di avanzamento degli iter di bonifica dei siti (es. Analisi di rischio, Progetto di bonifica, provvedimento di chiusura dell'iter ambientale), riportando le seguenti informazioni fornite dal MiTE Dir. USSRI - Div. VII Bonifica dei Siti di Interesse Nazionale, attraverso specifica nota di sintesi (prot. USSRI_07-1142_2022-0031 del 12/08/2022):

1. per l'area FERA ex Lucchini, è stata approvata con prescrizioni dalla Conferenza di Servizi del 31 maggio 2016 l'Analisi di Rischio predisposta dalla società AFERPI: non sono state rilevate sorgenti di contaminazione nel suolo insaturo; la falda risulta non conforme ai limiti normativi, con assenza di rischio sanitario per i bersagli eventualmente esposti. L'area è stata successivamente oggetto del Piano di caratterizzazione integrativo trasmesso dalla Società Elettrica Ligure Toscana Srl, che ha confermato il

quadro ambientale già acquisito. Il procedimento ambientale non risulta formalmente concluso, ma sul portale Sisbon di Regione Toscana è riportata la dicitura “Non necessita di intervento”;

2. per l’area pubblica Demanio 1, il procedimento dell’iter ambientale risulta fermo alla trasmissione degli esiti della caratterizzazione, eseguita nel 2011 a cura del Comune di Piombino, e alle successive verifiche di terze aliquote e monitoraggi delle acque, cui non è seguita la trasmissione dell’Analisi di Rischio (AdR);
3. per l’area pubblica Demanio Marittimo 2, il procedimento dell’iter ambientale risulta fermo alla trasmissione, di novembre 2020, dell’AdR effettuata sull’area, a cura dell’Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, non ancora approvata, per la quale sono stati richiesti i test di cessione sui materiali di riporto e delle verifiche di bioaccessibilità di Arsenico nei terreni.

In ogni caso, il Proponente fa presente che i materiali di riporto sono ubicati ad ovest del punto di attraversamento in Direct Pipe dell’area Demanio 2, prevalentemente lungo la fascia fronte mare cosiddetta “Chiusa”.

c. Descrizione della proposta progettuale

Nell’ambito delle iniziative legate alla realizzazione di nuove capacità di rigassificazione regolate dall’art.5 del DL n.50 del 17/5/2022, mirate a diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, il progetto FSRU Piombino prevede una capacità di rigassificazione annuale di circa 5 miliardi di standard metri cubi di gas naturale, equivalente a circa un sesto della quantità di gas naturale oggi importata dalla Russia.

Con uno stoccaggio nominale di 170 mila metri cubi di Gas Naturale Liquefatto (GNL), l’FSRU sarà in grado di ricevere da metaniere il GNL, rigassificarlo e trasferirlo in una nuova condotta che lo convoglierà nel punto di connessione alla Rete Gasdotti, a circa 9 km dal punto di ormeggio, posto in corrispondenza della Banchina Est della Darsena Nord del Porto di Piombino.

La qualità del gas liquido gestito dalla FSRU dipenderà dalle fonti di approvvigionamento internazionali; pertanto, il gas vaporizzato andrà analizzato ed eventualmente corretto per portarlo alle condizioni di trasporto richieste dalla Rete Nazionale (correzione indice di Wobbe) presso apparecchiature e sistemi dedicati, da realizzare in adiacenza dell’impianto PIDI n.2 – PDE, posto in corrispondenza del punto di ingresso del gas nella Rete Nazionale (loc. Vignarca in Comune di Piombino).

Caratteristiche dimensionali, tipologiche e funzionali del progetto

Il Terminale FSRU Piombino è costituito da n. 1 FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) avente una capacità nominale di stoccaggio pari a circa 170.000 m³, una portata massima di rigassificazione di circa 880.000 Sm³/h e dimensioni pari a circa 292,5 m (lunghezza) x 43,4 m (larghezza), da impianti e attrezzature da realizzare sulla Banchina Est esistente e dall’impianto di correzione dell’indice di Wobbe posto in adiacenza al PIDI n.2 – PDE in località Vignarca.

Gli impianti e le attrezzature da realizzare sulla Banchina Est esistente sono i seguenti:

- sistema di scarico del gas vaporizzato dalla FSRU composto da manichette flessibili ad alta pressione (75 barg);
- miglioramento del sistema di ormeggio della banchina, costituito da funi collegate a ganci a scocco installati in banchina;
- impianti di alimentazione elettrica e controllo del Terminale;

- impianti di sistema antincendio;
- collegamento tra il sistema di scarico del gas dalla FSRU e il Punto di Intercetto Linea (PIL 1) ubicato nelle pertinenze portuali. Il giunto dielettrico, subito a monte del PIL, identifica il punto di ingresso nella rete di trasporto del gas naturale a terra.

Come opere connesse sono previsti un tratto di metanodotto di lunghezza complessiva pari a circa 8,8 km fino all'impianto PIDI n.2 – PDE (in località Vignarca) di immissione alla Rete Nazionale Gasdotti e lo stesso Impianto PIDI n. 2 – PDE contenente le apparecchiature di filtraggio e misura del gas naturale.

Il tracciato della condotta "Allacciamento FSRU di Piombino DN1200 (48") doppia tubazione DN 650 (26"), DP 75 bar" per il collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti è costituito dai seguenti 3 tratti principali:

- tratto in banchina DN 1200, che ha origine dalla banchina est del porto di Piombino. Dopo circa 380 m di percorrenza fuori terra con protezione in cunicolo della condotta DN 1200 (48"), è prevista la realizzazione dell'impianto Punto di Intercetto Linea (PIL n. 1), ubicato nelle pertinenze portuali, che permetterà l'intercettazione del gas proveniente dalla FSRU;
- tratto in Direct Pipe DN 1200, che dopo circa 465 m di percorrenza fuori terra con protezione in cunicolo, raggiungerà la terraferma attraverso un'opera trenchless "Direct Pipe" della lunghezza di circa 1.268 m, che permetterà di superare in sotterraneo il tratto a mare interposto tra la banchina e la costa, attraversando in sotterraneo anche il fosso Tombolo a ridosso della costa stessa;
- tratto interrato DN 1200 e doppia tubazione DN 650: all'uscita sulla terraferma della Direct Pipe, alla progressiva chilometrica (nel seguito "PK") 2+780 la condotta DN 1200 si sdoppia, continuando il suo sviluppo con doppia tubazione parallela di DN 650, da posare interrata mediante scavo a cielo aperto della trincea, prevedendo una copertura di 0.90 m da pc. Nel tratto di attraversamento del Fiume Cornia e della SP n. 40, le due condotte parallele saranno realizzate mediante due Trivellazioni Orizzontali Controllate (TOC), ciascuna di lunghezza pari a circa 547 m.

Il proponente effettua la valutazione delle interferenze del tracciato di progetto con il SIN a terra di Piombino specificamente per le attività di scavo necessarie alla realizzazione delle opere connesse, descrivendo le operazioni di scavo, la profondità di posa, il livello della falda sottesa presso l'area di progetto, le misure da adottare per minimizzare le interferenze con le matrici terreno e acque sotterranee, che sono riportate al successivo punto 4 (Potenziali interferenze con le matrici ambientali e con le attività di bonifica, MISE e MIPRE).

Tali operazioni di scavo comporteranno il deposito in cumuli dei terreni movimentati per la posa della condotta, da posizionare al bordo dell'area di passaggio, all'interno delle aree di cantiere.

Gli attraversamenti del tratto a mare e del fosso Tombolo, compreso tra la parte a terra e la banchina est del porto di Piombino, del Fiume Cornia e della SP n. 40 saranno eseguiti con tecniche trenchless: per il tratto a mare, la condotta DN 1200 sarà posata mediante la tecnica Direct Pipe (lunghezza di circa 1.268 m); per il doppio attraversamento del Fiume Cornia con due condotte DN 650, saranno eseguite due Trivellazioni Orizzontali Controllate (TOC), ciascuna di lunghezza pari a circa 547 m.

Relativamente al tema delle potenziali interferenze degli scavi con le acque sotterranee, il proponente fa riferimento all'inquadramento territoriale e geologico dell'area SIN a terra in cui si sviluppa il tracciato di progetto, considerando che si tratta di un'area contraddistinta da una vasta area paludosa, delimitata a est dalla foce del Fiume Cornia, e da un litorale sabbioso.

L'area è caratterizzata dall'affioramento dei depositi di colmata del Fiume Cornia, prevalentemente costituiti da terreni fini con granulometria variabile dalle argille ai limi argillosi, con spessori e geometrie variabili: tali

depositi, a bassa permeabilità, affiorano al tetto di una facies lagunare/costiera testimoniata da depositi a permeabilità mediamente maggiore e con frazione sabbiosa prevalente.

Gli spessori dei depositi superficiali argillosi e limo-argillosi sono compresi tra 1,5 e 5,0 m circa lungo la sezione interessata dal tracciato, in via generale si riducono avvicinandosi verso l'alveo del Cornia. Le profondità di scavo delle trincee per la posa delle condotte DN 1200 e DN 650 sono rispettivamente pari a circa 2.10 e 1.60 m da pc, prevedendo una copertura di 0.90 m, per cui il proponente non ritiene generalizzata l'interferenza degli scavi con la falda, sottesa dalle sabbie sottostanti le argille dei depositi di colmata lungo l'intera percorrenza in area SIN.

Elenco delle attività in fase di cantiere

In riferimento alla posa delle condotte, i lavori comporteranno le principali fasi operative di seguito riportate, di cui quelle indicate ai punti 1), 4), 7), 8) e 10) prevedono operazioni di scavo e di movimentazione dei terreni.

- 1) Apertura dell'area di passaggio;
- 2) sfilamento delle tubazioni lungo l'area di passaggio;
- 3) saldatura di linea e controlli non distruttivi delle saldature;
- 4) scavo della trincea;
- 5) rivestimento dei giunti;
- 6) posa della condotta;
- 7) rinterro della condotta;
- 8) realizzazione degli attraversamenti di infrastrutture e corsi d'acqua, di opere in sotterraneo, degli impianti e dei punti di linea (interventi realizzati con piccoli cantieri, che operano contestualmente all'avanzamento della linea);
- 9) collaudo idraulico, collegamento e controllo della condotta;
- 10) esecuzione dei ripristini.

d. Potenziali interferenze con le matrici ambientali e con le attività di bonifica, MISE e MIPRE

Per quanto riguarda la valutazione delle interferenze del tracciato di progetto con il SIN a terra di Piombino, il proponente descrive le attività di scavo necessarie alla realizzazione delle opere connesse e gli accorgimenti da adottare per minimizzare le interferenze con le matrici terreno e acque sotterranee.

Le operazioni di scavo comporteranno il deposito in cumuli dei terreni movimentati per la posa della condotta, da posizionare al bordo dell'area di passaggio, all'interno delle aree di cantiere. I cumuli del terreno di scavo saranno isolati dal pc tramite tessuto non tessuto/geomembrana impermeabile, o altro materiale adatto allo scopo, e coperti da teli impermeabili al fine di ridurre l'esposizione agli agenti meteorici e minimizzare il potenziale dilavamento/dispersione di eventuali contaminanti presenti. Inoltre, saranno perimetrati per evitare il deflusso sul suolo circostante delle acque drenanti dal terreno eventualmente saturo: a tal proposito, l'area di deposito dei cumuli deve essere isolata sul fondo, delimitata alla base con cordoli in terra o prefabbricati (anch'essi isolati) e dotata di una canaletta per la raccolta delle acque drenanti dai terreni eventualmente saturi e per il loro convogliamento alla zona di aggettamento (vasca o serbatoio).

Non è esclusa la possibilità che tali acque vengano direttamente aspirate da autobotti autorizzate al trasporto rifiuti, senza prevederne il deposito temporaneo in vasche o serbatoi.

Sui cumuli di terreno saranno eseguite le caratterizzazioni ambientali in corso d'opera per verificarne lo stato qualitativo e, dunque, il possesso dei requisiti ambientali per il loro riutilizzo in sito, nella fase di rinterro e ripristino dei luoghi, secondo quanto previsto dal "Titolo V - Terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica" del DPR 120/17": la movimentazione delle terre e rocce da scavo non risulterebbe incidere negativamente sulla qualità ambientale dei terreni presenti lungo il tracciato, visto che i terreni non conformi ai limiti normativi vigenti saranno oggetto di rimozione e conferimento ad impianti di recupero/smaltimento in qualità di rifiuti.

In merito alle interferenze con la falda, le operazioni di scavo a cielo aperto comporteranno l'aggettamento delle acque sotterranee con attrezzature di pompaggio idonee allo scopo (come gli impianti well-point), al fine di abbassare temporaneamente il livello statico della falda e permettere l'esecuzione dei lavori in condizioni favorevoli e in sicurezza. Le acque sotterranee emunte saranno caratterizzate e gestite come rifiuti, prevedendone lo stoccaggio in vasche a tenuta o serbatoi come deposito temporaneo all'interno delle aree di cantiere prossime al tratto oggetto di emungimento, per il successivo conferimento ad impianti di trattamento acque autorizzati. Se necessario, le pareti degli scavi saranno oggetto di palancolatura.

In caso di operazioni di scavo interferenti con la falda, potrebbe essere necessario effettuare delle prove idrauliche preliminari per stimare la portata di emungimento necessaria per abbassare temporaneamente il livello della falda intercettata; le operazioni di scavo saranno eseguite per tratti di tracciato di breve lunghezza (ad esempio circa 30÷40 ml), al fine di ottimizzare la gestione dei sistemi di emungimento temporanei (es. well-point).

Il materiale di scavo derivante dalla realizzazione delle trenchless per gli attraversamenti del tratto a mare e del fosso Tombolo, del Fiume Cornia e della SP n. 40 sarà qualificato come rifiuto e conferito ad impianti di recupero/smaltimento.

Per quanto riguarda potenziali interferenze del tracciato di progetto con le attività di bonifica, MISE e MIPRE nei 3 siti censiti ricadenti in area SIN a terra, Snam ha effettuato la seguente valutazione, concludendo che l'opera non interferirà con eventuali interventi di bonifica, MISE e MIPRE:

1. per l'area FERA ex Lucchini, non risultano in programma interventi di bonifica (sul portale SISBON di Regione Toscana è riportata la dicitura "Non necessita di intervento"); pertanto, l'opera non interferisce con interventi di bonifica, MISE e MIPRE;
2. per l'area pubblica Demanio 1, il proponente ha previsto di effettuare una caratterizzazione in corso d'opera delle terre e rocce da scavo secondo il "Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino, ai sensi dell'art. 25 comma 1 let. a del DPR 120/17" inviato. Inoltre il proponente evidenzia che le due condotte DN 650 in progetto saranno poste in opera ad una profondità di circa 1,60 m da pc, interessando principalmente i depositi di colmata superficiali, per cui è presumibile che eventuali interventi futuri di bonifica, MISE e MIPRE sulla falda (sottesa nei sottostanti depositi sabbiosi) potranno essere eseguiti adottando opportuna distanza di sicurezza dalle condotte in progetto;
3. per l'area pubblica Demanio Marittimo 2, il proponente fa presente che l'interferenza del tracciato di progetto con il sito è limitata ad un breve tratto di circa 80 m, per il quale è prevista la posa della condotta DN 1200 mediante Direct Pipe a profondità superiori a circa 5 m slm: i relativi materiali di scavo saranno gestiti come rifiuti e, quindi, conferiti ad impianti di recupero/smaltimento. Pertanto, la posa della condotta non dovrebbe interferire con eventuali interventi futuri di bonifica, MISE e MIPRE, anche se

dovrà essere considerata la presenza della condotta in progetto per mantenere l'opportuna distanza di sicurezza.

e. Possibile incidenza dell'opera sul modello concettuale del sito

In riferimento alle sorgenti di contaminazione presenti nell'area SIN a terra, Snam dichiara che le attività di scavo per la posa in opera delle condotte non ne determinano modifiche, in quanto l'eventuale terreno contaminato derivante dagli scavi verrà rimosso e sostituito con terreno conforme, mentre in fase di esercizio le condotte non comportano potenziali rilasci di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque sotterranee.

Nel corso della realizzazione degli scavi e dei rinterrati verranno adottate delle modalità di gestione delle terre e rocce da scavo e delle acque di aggettamento/drenaggio dai terreni saturi tali da non comportare modifiche significative ai percorsi di migrazione dei potenziali inquinanti nell'area.

Inoltre, sulla base degli esiti delle indagini pregresse eseguite su terreni ed acque sotterranee, non risulterebbe la presenza di composti volatili, suscettibili alla volatilizzazione durante le fasi di movimentazione dei terreni oggetto di scavo.

Secondo Snam, la posa delle condotte potrebbe incidere sui percorsi di migrazione degli inquinanti qualora comportasse una modifica del profilo stratigrafico originario o una variazione della circolazione delle acque sotterranee: a tal proposito, al fine di minimizzare tali possibili incidenze, il rinterro degli scavi delle trincee, a fine alloggiamento delle condotte, sarà eseguito rispettando il più possibile il profilo originario della successione di terreni, riutilizzando quelli risultati conformi o, in caso contrario, impiegando terreno acquistato con caratteristiche granulometriche confrontabili con quello rimosso e conforme alle CSC per la specifica destinazione d'uso/VFN Arsenico.

In riferimento ai bersagli o recettori della contaminazione nel sito o nel suo intorno, Snam dichiara che le aree di cantiere ricadono in un contesto non antropizzato, distante da edifici residenziali, mentre i lavoratori saranno dotati dei DPI previsti dalla normativa vigente in materia, nonché di eventuali altri dispositivi previsti dal Responsabile della Sicurezza in relazione ai possibili contaminanti presenti nell'area. Inoltre, in fase di esercizio, lungo la condotta di allacciamento dell'FSRU alla rete nazionale gasdotti, non è prevista la presenza di personale tecnico, né sono previste attività che comportino ulteriore movimentazione di terreni; la presenza stabile di personale è limitata all'unità navale FSRU e alla banchina di ormeggio.

Pertanto, il proponente non ravvisa modifiche ai bersagli o recettori della contaminazione nel sito o nel suo intorno, anche in relazione al periodo di esecuzione dei lavori e alla limitata fruizione dell'area.

f. Possibili rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area

Dopo verifica e valutazione dei possibili rischi per la salute dei lavoratori, il proponente si impegna a elaborare un "Piano di Sicurezza e Coordinamento" (PSC), che terrà conto di tutte le condizioni previste dall'analisi di rischio, e a fornire agli addetti ai lavori i dispositivi di sicurezza necessari.

3 APPROFONDIMENTI SULLA TIPOLOGIA DEI TERRENI INTERESSATI DAGLI SCAVI E SULLO STATO DI CONTAMINAZIONE DELLE MATRICI AMBIENTALI

a. Sito Demanio 2.

Presenza di sondaggi/piezometri e stratigrafia

I sondaggi e i piezometri attigui al tracciato indicato nella fig. 4 dell'elaborato Rel-VDO-e-00016 sono i seguenti:

- Sondaggi: S39, PZ40
- Piezometri: PZ40

Stratigrafia fino a 5 metri da pc (dal più recente), considerando la profondità dello scavo SNAM di circa 5 m da pc:

- Sabbia attuale da 0,8 ÷ 2,4 m
- Limo sabbioso 0,6 ÷ 1,2
- Sabbia da sciolta a limosa al di sotto del limo almeno fino a 5 m da pc

Non risultano presenti materiali di riporto.

Stato delle matrici ambientali

Per il suolo confronto con i limiti CSC Colonna A e il valore di fondo dell'Arsenico per suolo superficiale:

S39: conforme colonna A

PZ40: superamenti per Berillio, Zinco, Arsenico 1 - 2 m

In data 16 novembre 2020 l'Autorità di Sistema Portuale ha trasmesso l'analisi di rischio in cui sono state valutate le sorgenti che non presentano matrici di riporto e che sono caratterizzate da superamenti dei limiti normativi, ad eccezione del parametro Arsenico per il quale la valutazione dell'Analisi di rischio è stata rinviata in attesa dei risultati degli studi sulla bioaccessibilità dell'Arsenico. Per quanto riguarda i parametri Berillio e Zinco, i risultati delle valutazioni hanno evidenziato l'assenza di rischio sanitario ed ambientale.

Per le acque sotterranee confronto con i limiti CSC e i valori di fondo per Manganese, Solfati e Boro:

PZ40: superamenti per Arsenico, Ferro, Manganese, Boro e Solfati.

b. Sito Fera.

Presenza di sondaggi/piezometri e stratigrafia

I sondaggi e i piezometri attigui al tracciato indicato nella fig. 4 dell'elaborato Rel-VDO-e-00016 sono i seguenti:

- Sondaggi: PZ183, PZ191, PZ199, PZ205, PZ211, PZ218, PZ225, PZ231, PZ239, PZ247, PZ254
- Piezometri: PZ183, PZ191, PZ199, PZ205, PZ211, PZ218, PZ225, PZ231, PZ239, PZ247, PZ254

Stratigrafia fino a 3 metri da pc (dal più recente), considerando la profondità massima dello scavo SNAM intorno ai 2,5 m da pc:

- Argilla limosa 2 ÷ 3 m
- Sabbia Limosa al di sotto dell'argilla almeno fino a 3 m da pc.

Fa eccezione il Pz254 che presenta dall'alto in basso:

- Riporto costituito da ciottoli e sabbie 1,7 m
- Alternanza Limo e Argilla fino a 3 m da pc.

Non risultano presenti materiali di riporto: il riporto costituito da ciottoli e sabbie descritto nella stratigrafia di Pz254 sembra attribuibile a terreno alloctono (terreno di riporto) e non alla nozione di materiale di riporto descritta nel comma 1 art. 3. D.L. n. 2/2012 modificato dall'art. 41 D.L. n. 69/2013 sia per la localizzazione del piezometro che per la descrizione riportata in stratigrafia.

Stato delle matrici ambientali

Per il suolo confronto con i limiti CSC Colonna B e il valore di fondo dell'Arsenico per suolo superficiale:

Il suolo non presenta superamenti delle CSC Colonna B e del valore di fondo naturale per l'Arsenico nel suolo superficiale.

Per le acque sotterranee confronto con i limiti CSC e i valori di fondo per Manganese, Solfati e Boro:

PZ183: Nitriti, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Benzo(a)pirene, Benzo(ghi)perilene;

PZ191: Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Benzo(ghi)perilene;

PZ199: Arsenico, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Benzo(a)pirene;

PZ205: Solfati, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Benzo(a)pirene, Benzo(ghi)perilene, Sommatoria IPA;

PZ211: Solfati, Alluminio, Arsenico, Antimonio, Boro, Ferro, Nichel, Piombo, Benzo(ghi)perilene;

PZ218: Solfati, Alluminio, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Triclorometano, Benzo(a)pirene, Benzo(ghi)perilene;

PZ225: Alluminio, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Benzo(ghi)perilene;

PZ231: Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Benzo(a)antracene, Benzo(a)pirene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(k)fluorantene, Benzo(ghi)perilene, Dibenzo(ah)antracene, Indeno(123-cd)pirene, Sommatoria IPA;

PZ239: Solfati, Arsenico, Antimonio, Boro, Ferro, Nichel;

PZ247: Solfati, Arsenico, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Benzo(a)antracene, Benzo(a)pirene, Benzo(k)fluorantene, Benzo(ghi)perilene, Indeno(123-cd)pirene, Sommatoria IPA;

PZ254: Solfati, Alluminio, Arsenico, Antimonio, Boro, Ferro, Manganese, Nichel, Piombo, Benzo(a)pirene, Benzo(ghi)perilene, PCB.

c. Sito Demanio 1.

Presenza di sondaggi/piezometri e stratigrafia

I sondaggi e i piezometri attigui al tracciato indicato nella fig. 4 dell'elaborato Rel-VDO-e-00016 sono i seguenti:

- Sondaggi: PZ8, S9, PZ10, S11, PZ12;
- Piezometri: PZ8, PZ10, PZ12;

Stratigrafia fino a 3 metri da pc (dal più recente), considerando la profondità massima dello scavo SNAM di circa 2,5 m da pc:

- Limo Argilloso 1,8 ÷ 3 m
- Sabbia Limosa al di sotto dell'argilla almeno fino a 3 metri da pc.

Non risultano presenti materiali di riporto.

Stato delle matrici ambientali

Per il suolo confronto con i limiti CSC Colonna A e il valore di fondo dell'Arsenico per suolo superficiale:

PZ10: 0 -1 m Zinco

PZ12: 1 – 2m Zinco, Arsenico;

PZ8: 1 – 2 m Arsenico;

S11: 0 - 1 m Arsenico, Zinco e 1 – 2 m: Arsenico, Idrocarburi C>12

S9: 1 – 2 m Arsenico;

Per le acque sotterranee confronto con i limiti CSC e i valori di fondo per Manganese, Solfati e Boro:

PZ8: Arsenico, Ferro, Manganese, Boro, Solfati, 1,1-Dicloroetilene, Tricloroetilene, Tetracloroetilene;

PZ10: Arsenico, Ferro, Manganese, Boro, Solfati;

PZ12: Alluminio, Arsenico, Ferro, Manganese, Boro, Solfati;

4 OSSERVAZIONI

Alla luce della documentazione prodotta, sono emerse le osservazioni di seguito riportate.

1. In relazione alle interferenze con le opere di bonifica, MISE e MIPRE, si fa presente che il proponente non ha tenuto in considerazione il progetto di MISO della falda del SIN di Piombino, approvato con Decreto n. 296 del 20 luglio 2021 del Ministro per la Transizione Ecologica. Il tracciato degli interventi del progetto di MISO è sinteticamente mostrato in **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**

Da una prima disamina, sembra che il tracciato del metanodotto non interferisca con il tracciato degli interventi di MISO della falda; tuttavia, nell'area Demanio 1 il tracciato della trincea drenante, previsto dal progetto di MISO, risulta prossimo a quello delle due condotte DN 650. Pertanto, si ritiene necessaria una verifica da parte del proponente dell'assenza di interferenza diretta tra le due opere e dell'assenza di interferenza delle relative fasce di rispetto e delle aree di cantiere.

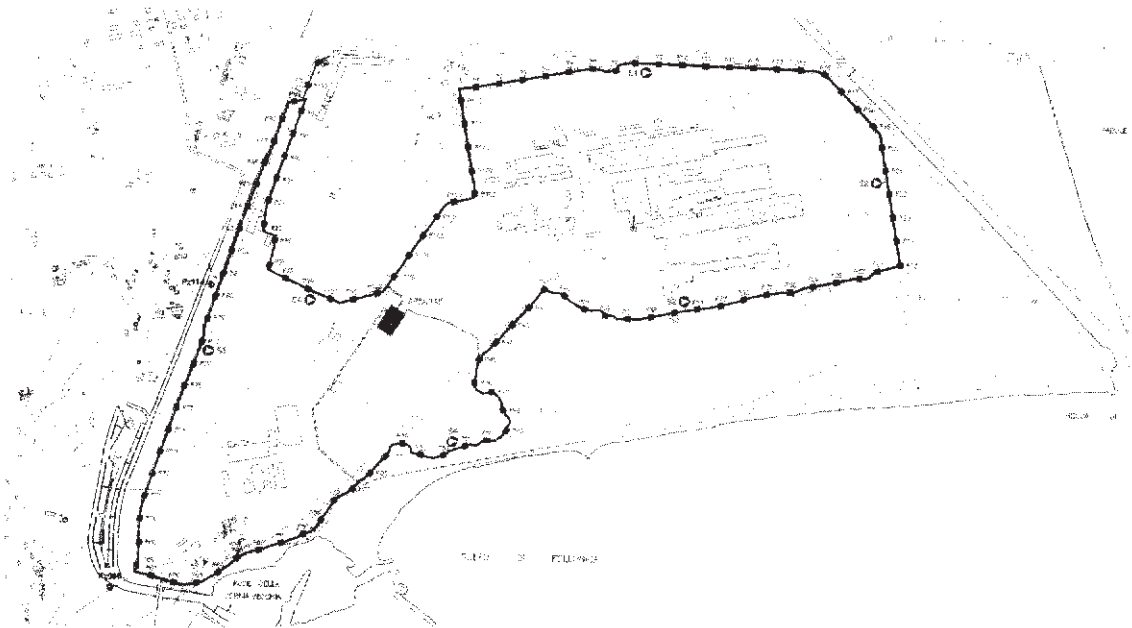


Figura 5: Tavola TAV.VASS.via01 rappresentante la planimetria degli interventi di progetto della MISO della falda redatta da Invitalia S.p.A. nell'ambito del procedimento di bonifica approvato con decreto 296 del 20 luglio 2021 del Ministro per la Transizione Ecologica

In relazione alle interferenze con altre tipologie di opere, si fa presente che nell'area di intervento insiste, non segnalato dal proponente, il collegamento a 132 kV in cavo sottomarino tra l'isola d'Elba e il continente, nei comuni di Portoferraio e Piombino (LI), il cui tracciato nelle aree a terra del SIN è sinteticamente mostrato nella successiva **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**, estratta dal documento Terna "Allegato 1.1 – relazioni su esiti indagini ambientali".

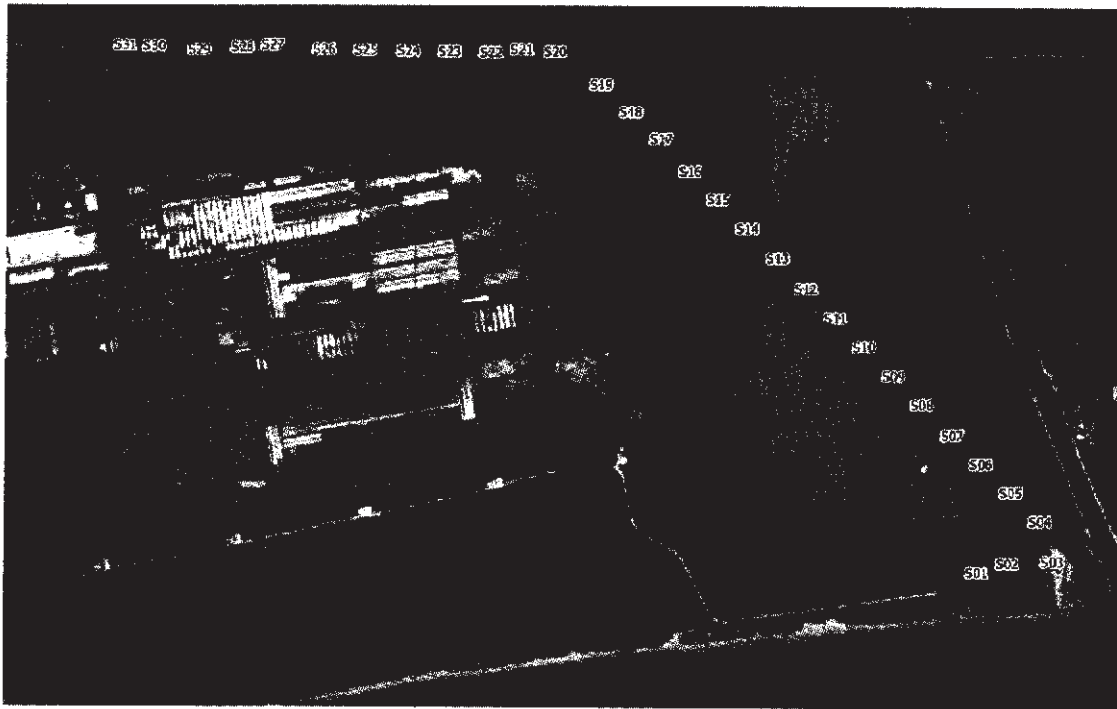


Figura 6 Ubicazione sondaggi lungo il tracciato del cavidotto interrato Terna SpA (Figura estratta dall'Allegato 1.1 – relazioni su esiti indagini ambientali)

Da una prima valutazione, sembra evidente che il tracciato del cavidotto Terna intersechi quello del metanodotto nell'area Demanio 1, in prossimità dell'attraversamento del fiume Cornia. A tal proposito, risulta necessario un approfondimento da parte del proponente delle possibili interferenze, da verificare non solo in pianta, ma anche rispetto alla profondità di posa delle due opere.

2. Per quanto riguarda i risultati delle precedenti indagini di caratterizzazione, si rileva che il proponente ha erroneamente esteso all'intero suolo insaturo il valore di fondo naturale dell'Arsenico, pari a 57,2 mg/kg, relativo al suolo superficiale dell'area settentrionale del SIN di Piombino: si precisa che per il suolo profondo il valore limite dell'Arsenico è rappresentato dalle CSC riportate nelle Colonne A o B di Tabella 1. Pertanto, si ritiene necessario considerare come terreno non conforme il suolo profondo che dovesse registrare superamenti delle CSC per l'Arsenico nella caratterizzazione dei terreni in corso d'opera.

5 CONCLUSIONI

In relazione alla richiesta di relazione istruttoria tecnica di codesto Ministero, premesso che ISPRA in ambito SNPA fornisce un supporto istruttorio allo stesso ai sensi dell'art. 252 comma 4, si evidenzia che lo scrivente Istituto non esprime un parere istruttorio sull'istanza di avvio del procedimento ai sensi dell'art. 242-ter del D.Lgs. 152/2006, ma fornisce esclusivamente elementi di valutazione all'autorità competente in merito alle modalità e tecniche di realizzazione delle opere al fine di non creare pregiudizio né interferenze con l'esecuzione ed il completamento della bonifica.

Si rilevano interferenze con la matrice suolo, risultata potenzialmente contaminata. Tale interferenza è affrontata dal proponente con approfondimenti di caratterizzazione in corso d'opera, finalizzati alla verifica dei requisiti ambientali per il riutilizzo in sito nella fase di rinterro e ripristino dei luoghi, secondo quanto

previsto dal "Titolo V - Terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica" del DPR 120/2017". Per la valutazione della gestione delle terre e rocce da scavo, si rimanda ad altri contributi di questo Istituto e agli enti di controllo preposti.

Si riscontra un'alta probabilità di interferenza di almeno una parte del tracciato con le acque di falda, contaminate diffusamente da Solfati, Boro, Ferro, Manganese e Arsenico e, in alcuni piezometri, anche da Alluminio, Piombo, Nichel, Antimonio, Nitriti Benzo(a)antracene, Benzo(a)pirene, Benzo(b)fluorantene, Benzo(k)fluorantene, Benzo(ghi)perilene, Dibenzo(ah)antracene, Indeno(123-cd)pirene, Sommatoria IPA, Triclorometano, 1,1-Dicloroetilene, Tricloroetilene, Tetracloroetilene, PCB: infatti, in gran parte del tracciato la soggiacenza della falda risulta minore della profondità massima di scavo. Per risolvere tale interferenza è previsto l'aggotamento e la gestione come rifiuto delle acque emunte.

Non si rilevano interferenze con le matrici ambientali nel tratto della banchina.

Si concorda con il proponente sull'assenza di modifiche sostanziali al modello concettuale nelle aree di intervento.

Per quanto riguarda l'interferenza con le potenziali attività di bonifica della falda o con le attività di messa in sicurezza in essere, si richiedono al proponente una verifica dell'assenza di interferenza diretta del metanodotto con il progetto di MISO della falda del SIN di Piombino e una verifica dell'assenza di interferenze delle relative fasce di rispetto e delle aree di cantiere in corrispondenza dell'area Demanio 1.

Si segnala, infine, al Proponente la presenza del tracciato del cavidotto Terna di collegamento a 132 kV tra l'isola d'Elba e il continente nell'area Demanio 1. In merito, si ritengono necessarie una verifica e la conseguente risoluzione delle interferenze del metanodotto con il cavidotto, considerando le distanze non solo in pianta, ma anche rispetto alla profondità di posa delle due opere, tenendo conto delle relative fasce di rispetto.

Per quanto riguarda gli aspetti sanitari e di protezione dei lavoratori di cui al DLgs 81/2008 espressamente richiamati nell'art. 242-ter, si rimanda alle eventuali osservazioni degli enti competenti in materia.

La presente relazione istruttoria è resa ai sensi e per gli effetti dell'art. 252 comma 4 del D.Lgs. 152/06 ed è prodotta quale mera valutazione tecnica specificamente riferita al procedimento amministrativo nel quale si inserisce, in concorso con altrettanti contributi resi dai soggetti individuati dalla predetta norma di legge, finalizzata esclusivamente all'emissione del provvedimento di competenza del Ministero della Transizione Ecologica e non riveste carattere vincolante.

Roma, 3 ottobre 2022

DIPARTIMENTO PER IL SERVIZIO GEOLOGICO D'ITALIA

Il Direttore

Dott.ssa Maria Siclari

FP

FSRU PIOMBINO – SINTESI DELLE PROPOSTE ISPRA

Comparto ambientale	Proposta di condizioni ambientali in fase di autorizzazione	Proposta di integrazioni al piano di monitoraggio ambientale
<p>ATMOSFERA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • produrre un piano specifico per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere, riferito all'intervento proposto e a tutte le fasi di lavorazione previste, contenente gli interventi che si prevedono di adottare e le relative misure di mitigazione ed ogni altra procedura operativa e gestionale utile per minimizzare gli impatti 	<ul style="list-style-type: none"> • al fine di ottimizzare le misure di contenimento delle emissioni in fase di esercizio, predisporre preventivamente uno studio modellistico sulle ricadute in atmosfera che tenga conto sia del contributo emissivo dell'opera in progetto che del traffico e delle principali opere esistenti nell'area oggetto di studio, al fine di valutare gli effetti cumulativi dell'opera in progetto rispetto al quadro emissivo complessivo, prevedendo misure di mitigazione dell'inquinamento atmosferico in fase di esercizio alla luce dei risultati della stima degli impatti cumulativi • relativamente al PMA, risulta necessario prevedere: <ul style="list-style-type: none"> - il monitoraggio della qualità dell'aria, ovvero prevedere quattro campagne stagionali da effettuare indicativamente ogni tre mesi circa di 2 settimane oppure due campagne di 4 settimane ciascuna per la fase ante operam, per la fase corso d'opera e post operam, con frequenza strettamente correlate con il cronoprogramma dei lavori associato alle fasi di lavorazione potenzialmente più impattanti; la scelta dei punti di monitoraggio dovrà tenere conto anche dei risultati modellistici ottenuti dalla stima degli impatti cumulativi, relativamente a tutte le fasi di monitoraggio - gli interventi di mitigazione e l'elenco delle azioni correttive che il Proponente intende adottare in Corso d'Opera, con particolare attenzione agli eventuali casi di superamento delle soglie di allarme.
<p>ACQUE SOTTERRANEE</p>	<ul style="list-style-type: none"> • le lavorazioni di scavo/perforazione previste devono essere condotte in modo da escludere conseguenze sugli attuali equilibri e condizioni idromorfiche, idrologiche ed idrogeologiche dell'area di intervento • verificare l'interferenza tra gli interventi in progetto e i vincoli relativi alle fasce di rispetto dei corpi idrici superficiali di cui al D.lgs. 42/04 • stabilire, con apposito cronoprogramma, un periodo di esecuzione lavori consono ad evidenziare i periodi critici da un punto di vista idrologico – idraulico, stante le criticità legate alle "frequenti improvvise piene che a volte hanno causato la rottura degli argini" per il Fiume Cornia (cfr. pag. 17 Relazione idrogeologica), nonché l'ubicazione in aree con classe di pericolosità idraulica P2 e P3 e con classe di rischio idraulico R2, R3 e R4. Per tali periodi, prima della fase esecutiva dei lavori, il proponente dovrà stabilire le opportune azioni mitigative del rischio idraulico 	
<p>CORPI IDRICI A TERRA</p>		<ul style="list-style-type: none"> • prevedere un monitoraggio ante operam quali – quantitativo dei corpi idrici interferiti dall'opera in progetto, al fine di stimare le possibili alterazioni dovute all'attuazione del progetto. • prevedere, per la fase di cantiere, un monitoraggio nei punti in cui i corpi idrici sono interferiti dai lavori della condotta di collegamento, al fine di studiare l'eventuale alterazione, seppur temporanea, delle loro caratteristiche quali – quantitative, nonché nei punti di scarico delle acque meteoriche provenienti dall'area oggetto di inserimento di tutti gli interventi previsti a terra

Comparto ambientale	Proposta di integrazione al Piano di monitoraggio ambientale	Proposta di condizioni ambientali in fase di autorizzazione	Proposta di integrazione al Piano di monitoraggio ambientale
		<ul style="list-style-type: none"> considerata la sensibilità e vulnerabilità idraulica dell'area oggetto di studio, estendere lo studio idrologico – idraulico realizzato per il solo fiume Cornia a tutta l'area in cui si sviluppa la condotta di collegamento per una valutazione dettagliata delle azioni mitigative necessarie nella fase di cantiere prevedere, prima della fase esecutiva dei lavori, nel rispetto della normativa di settore e della pianificazione vigente, un sistema di raccolta, allontanamento ed eventuale trattamento delle acque meteoriche di dilavamento delle aree interferite dagli interventi progettuali con l'individuazione dei punti di scarico finale, nonché una corretta gestione degli scarichi delle acque reflue connesse agli interventi previsti con l'individuazione dei recapiti finali pianificare i lavori di cantiere in periodi stagionali opportuni o comunque al di fuori del periodo riproduttivo in termini di minor impatto per le specie di uccelli di interesse conservazionistico presenti in particolare nella ZSC/ZPS "Padule Orti-Bottagone" è opportuno pianificare i lavori di cantiere in termini di minor impatto per le specie interessate 	<ul style="list-style-type: none"> prevedere un programma di monitoraggio primaverile di specie avifaunistiche svernanti e nidificanti in prossimità delle opere e della ZSC/ZPS "Padule Orti-Bottagone" monitorare lo stato di conservazione delle specie legate agli habitat palustri della ZSC/ZPS "Padule Orti-Bottagone, con particolare riferimento a quelle inserite nell'allegato IV della direttiva 93/43/CEE (Habitat) prevedere il monitoraggio floristico-vegetazionale delle principali fitocenosi igro-idrofile presenti lungo i corsi d'acqua interferiti dalle opere e nella Riserva "Padule-Orti Bottagone", per rilevare eventuali impatti su flora e vegetazione dovuti ad alterazioni del regime idrico, della salinità e ad inquinamento accidentale delle acque. Si suggerisce il rilevamento mediante plot permanenti, su cui effettuare 2 rilievi annuali, in primavera e nella tarda estate-autunno, nelle fasi di ante-operam, cantiere e post-operam prevedere monitoraggio dell'evoluzione della costa ed eventuali erosioni che possano manifestarsi lungo il tracciato del metanodotto dovute a fenomeni di subsidenza o a sinkholes, con periodici voli drone aggiornare il piano di monitoraggio acustico in coerenza con le Linee Guida del Ministero dell'Ambiente (Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) prevedere ulteriori punti di monitoraggio acustico per i ricettori più prossimi alle lavorazioni di scavo/rintero a cielo aperto prevedere un monitoraggio per le vibrazioni (fase anteoperam e fase di cantiere per la realizzazione delle Opere Connesse e dell'impianto di
AVIFAUNA			
FAUNA TERRESTRE			
FLORA TERRESTRE		<ul style="list-style-type: none"> considerare le alternative all'utilizzo di sostanze collanti a base di resine sintetiche per gli inerbimenti e all'uso di antiparassitari chimici nelle fasi di cura culturale dei ripristini vegetazionali, al fine di evitare potenziali contaminazioni dei suoli e inquinamento delle acque 	
SUOLO		<ul style="list-style-type: none"> in ambito SIN, considerare come terreno non conforme il suolo profondo che dovesse registrare superamenti delle CSC per l'Arsenico nella caratterizzazione dei terreni in corso d'opera 	
AGENTI FISICI (A TERRA)			

Comparto ambientale	Proposta di condizioni ambientali in fase di autorizzazione	Proposta di integrazioni al piano di monitoraggio ambientale
		<p>correzione dell'Indice di Wobbe), con adeguati rilievi di accelerazione nelle tre direzioni fondamentali e con caratterizzazione in termini di analisi settoriale ed occorrenza temporale secondo le modalità previste dalla Normativa UNI 9614:2017, per la verifica delle modifiche dei livelli vibrazionali presso i ricettori ritenuti potenzialmente impattati, affinché venga garantito il rispetto dei limiti previsti</p> <ul style="list-style-type: none"> • dare evidenza alle Autorità di controllo del rispetto delle prescrizioni relative al rumore che verranno indicate dall'Autorità comunale relativamente alle opere di cantiere, che lo stesso Proponente ha previsto di eseguire in deroga ai limiti normativi, come previsto dalla Legge Quadro n.447/1995. • includere specifiche verifiche relative agli interventi di carattere procedurale/gestionale finalizzate al rispetto di normative di settore (ad esempio l'utilizzo di macchine di cantiere conformi alla Direttiva 2000/14/CE), procedure e prescrizioni autorizzative (incluse quelle di cui al punto precedente). Le verifiche devono essere ricomprese nel PMA della componente rumore.
SISMICITÀ	<ul style="list-style-type: none"> • utilizzare in sede di realizzazione un'analisi storica di eventi di maremoto, che abbiano eventualmente interessato l'area e delle loro relazioni con le potenziali sorgenti • effettuare una modellazione con continuità terra-mare ed un'analisi completa dei potenziali impatti sulle opere, la verifica della loro vulnerabilità e l'indicazione degli eventuali interventi di mitigazione del rischio, considerando le sorgenti sismiche a maggior potenziale tsunamigenico per il sito, o riferendosi almeno ai due livelli di allerta SiAM, <i>advisory</i> e <i>watch</i>. 	
PAESAGGIO	<ul style="list-style-type: none"> • adottare misure di mitigazione sulla componente durante la fase di cantiere per le attività di costruzione delle Opere Connesse e dell'impianto di correzione dell'Indice di Wobbe 	<ul style="list-style-type: none"> • inserire la componente "Sistema Paesaggistico" nel piano di monitoraggio, in relazione alle fasi ante, durante e post operam
ACQUE MARINE	<ul style="list-style-type: none"> • in considerazione del processo di rigassificazione "a ciclo aperto", si ritiene opportuno adottare accorgimenti tecnici e operativi volti a prevenire, mitigare e/o contenere l'eventuale formazione di "schiume", che potrebbero originarsi dallo scarico delle acque di processo in mare 	<ul style="list-style-type: none"> • in relazione al piano di monitoraggio ambientale finalizzato a verificare gli eventuali impatti dovuti all'emissione delle acque di scarico del processo di rigassificazione (delta termico e cloro attivo libero) adottare frequenze e punti di campionamento (da concordare con gli organismi vigilanti) efficaci al fine della rappresentazione dei fenomeni in atto • prevedere misure di moto ondoso, livello, correnti per tutte e 3 le fasi del monitoraggio (ante operam, cantiere, post operam), in punti caratteristici sia

all'interno dell'area portuale sia all'esterno, per l'aggiornamento dello studio meteorologico prodotto

- prevedere un piano di monitoraggio idoneo (per posizione, tipologia e frequenza dei campionamenti), verificando il margine di errore delle risultanze modellistiche, integrando il modello già eseguito in condizioni "invernali" con simulazioni eseguite nelle differenti condizioni stagionali, mediante il confronto con i dati di monitoraggio della fase di esercizio dello scarico e della presa (PO) relativamente a:
 - le ipotesi di assenza di impatto sui recettori ambientali da salvaguardare (specie bentoniche)
 - il gradiente termico e l'estensione dell'area interessata dalla dinamica del getto proveniente dalla restituzione delle acque di rigassificazione (lungo le direzioni orizzontale e verticale)
 - l'ipotesi di assenza di mobilitazione del sedimento al fondo durante la fase di esercizio del rigassificatore (e quindi della validità dell'ipotesi di utilizzare unicamente la componente non coesiva della frazione sedimentaria per l'implementazione dei modelli di trasporto).
- prevedere stazioni di campionamento aggiuntive nell'intorno dello scarico delle acque di rigassificazione a distanze crescenti e lungo la colonna d'acqua, prevedendo il prelievo a diverse profondità (anche al fondo, in relazione alla possibile risospensione dei sedimenti), per verificare l'effettiva estensione dell'area interessata dal getto proveniente dallo scarico delle acque di rigassificazione durante la fase di esercizio, al fine di controllare l'eventuale gradiente di temperatura, del cloro e delle eventuali sostanze cloro derivate che potrebbero formarsi in associazione con la sostanza organica; nelle medesime stazioni l'elenco degli analiti deve essere integrato con l'analisi di parametri già riscontrati nelle precedenti campagne di caratterizzazione del sito
- al fine della tutela degli elementi sensibili quali comunità bentoniche, inclusa la prateria di *Posidonia oceanica* e impianti di acquacoltura, prevedere il posizionamento di stazioni di campionamento nelle loro prossimità per il rilevamento delle eventuali variazioni fisico-chimiche lungo la colonna d'acqua dovute allo scarico delle acque di processo e del trasporto/sedimentazione della frazione sedimentaria risospesa dal fondo.
- prevedere valutazioni di bioaccumulo di contaminanti su organismi marini, sia mediante *musse/watch* attivo con organismi trapiantati, sia mediante raccolta di organismi nativi

Componente ambientale	Proposta di condizioni ambientali in fase di autorizzazione	Proposta di integrazioni al piano di monitoraggio ambientale
SEDIMENTI MARINI	<p>• pur non essendo prevista l'esecuzione di attività di movimentazione dei sedimenti marini in fase di realizzazione dell'opera, nel caso dovessero essere eseguite attività che comportino una qualsiasi interazione con il fondale, esse dovranno essere attuate minimizzando la risospensione dei sedimenti, prevedendo specifiche attività di monitoraggio, da concordare con ARPAT, al fine di verificare l'assenza di impatti e la necessità di introdurre eventuali misure di mitigazione, preferibilmente in linea con i principi previsti dal D.M. n. 172/2016</p>	<ul style="list-style-type: none"> • qualora, a seguito dell'esercizio dell'impianto di rigassificazione, si originassero "schiume" dallo scarico in mare delle acque di processo, prevedere, in accordo con gli Enti di controllo, eventuali approfondimenti di carattere chimico-fisico e/o biologico volti ad escludere potenziali rischi per l'ecosistema acquatico • integrare il piano di monitoraggio con analisi ecotossicologiche • prevedere, in tutte le fasi di vita del progetto (ante operam, cantiere ed esercizio) il monitoraggio chimico ed ecotossicologico dei sedimenti limitrofi all'area di progetto • prevedere, in fase di esercizio, una determinazione periodica su campioni di sedimenti, nella stazione di monitoraggio situata in corrispondenza dello scarico delle acque derivanti dal processo di rigassificazione, estendendo il set analitico anche ai contaminanti risultati maggiormente presenti nei sedimenti portuali a seguito di precedenti attività di caratterizzazione degli stessi
COMUNITÀ PLANCTONICA MARINA		<ul style="list-style-type: none"> • prevedere monitoraggio del fito e zooplancton delle acque nell'area interessata dal progetto • prevedere un campionamento, con cadenza stagionale della componente ittioplanctonica in almeno due siti localizzati nei pressi dell'area interessata dall'opera e in altrettanti siti di controllo, opportunamente scelti • prevedere un monitoraggio volto all'individuazione di specie invasive alloctone
FAUNA ITTICA MARINA		<ul style="list-style-type: none"> • prevedere il monitoraggio mediante campionamenti stagionali in tutte le fasi di vita del progetto (ante operam, cantiere ed esercizio) • prevedere il monitoraggio delle catture della pesca professionale (in particolare reti da posta e strascico a divergenti) operante nelle zone prossime all'intervento (e in almeno un'area di controllo) per valutare eventuali effetti su tale comparto
ACQUACOLTURA		<ul style="list-style-type: none"> • prevedere punti di campionamento delle matrici ambientali negli impianti a terra e negli impianti a mare di pesci e molluschi, durante la fase di esercizio; una stazione in prossimità della presa a mare che serve l'impianto di piscicoltura a terra e due stazioni in prossimità degli impianti di molluschicoltura. In queste stazioni prevedere il monitoraggio delle acque con sonde e/o sensori (<i>real time</i> o <i>near real time</i>) di parametri fisici e biogeochimici, con riferimento alle correnti, temperatura, torbidità, materia sospesa totale, clorofilla, cloro, ossigeno disciolto, salinità, pH.

- prevedere l'analisi chimico-fisica dei sedimenti marini e delle comunità macrozoobentoniche nelle stazioni di monitoraggio sopra descritte, ovvero in prossimità dell'impianto di piscicoltura a terra e degli impianti di molluschicoltura
- prevedere il monitoraggio dei pesci e dei molluschi bivalvi allevati negli impianti a terra e a mare, durante la fase di esercizio della FSRU, con cadenza semestrale e includendo i tre punti di campionamento: uno presso l'impianto a terra, e gli altri due presso gli impianti di molluschicoltura a mare, secondo quanto indicato nel Dlgs 172/2015 e s.m.i.
- prevedere il monitoraggio delle comunità macrozoobentoniche nelle aree direttamente e potenzialmente interessate dalle attività di costruzione, messa in funzione ed esercizio
- prevedere il monitoraggio delle praterie di *Posidonia oceanica*, anche attraverso l'esecuzione di indagini geofisiche, nelle aree potenzialmente interessate, sia direttamente sia indirettamente, dalle attività di costruzione ed esercizio
- prevedere il monitoraggio volto all'individuazione di specie invasive alloctone

Si ritiene importante che il piano di monitoraggio ambientale (PMA), esteso alle fasi ante operam, in corso e post operam, sia elaborato dal Proponente, prevedendo un approccio ragionato ed integrato relativamente alla scelta delle stazioni per le varie componenti ambientali oggetto di monitoraggio, e preliminarmente concordato con gli Enti territoriali e le Autorità di controllo. Inoltre, tutti i dati derivanti dalle attività di monitoraggio ambientale dovranno essere resi disponibili agli Enti territoriali e di controllo.

**COMUNITÀ BENTONICHE
MARINE**

**Considerazione di
carattere generale**



Ministero dello Sviluppo Economico

DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI RADIODIFFUSIONE E POSTALI

DIVISIONE XXI - ISPettorato Territoriale Toscana - Unità Organizzativa III

RETI E SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA AD USO PUBBLICO

Spett. Presidenza del Consiglio dei Ministri
Rappresentante unico amministrazioni statali
segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it

Rif. UO3/IE/MNN/323-tub/2022

Allegati: 1

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio, ai sensi dell'art. 5, d.l. 50/2022, relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

A seguito della nota prot. DICA 0023725 P-4.8.2.8 del 31.08.2022, allo scopo della formazione della volontà del "rappresentante unico" ex art. 14-ter, legge n. 241/90, si trasmette il nullaosta con prescrizioni nr. **323-tub/2022** rilasciato da questa Amministrazione, ai sensi dell'art. 56, D.lgs 1 agosto 2003, n. 259 e s.m.i., sul progetto presentato da Snam FSRU Italia ed assunto agli atti con prot. 94216 del 21.07.2022, ai fini della costruzione della tubatura metallica sotterrata di collegamento dell'opera in oggetto alla Rete Nazionale Gasdotti.

IL DIRIGENTE
C. Smargiassi

Firmato digitalmente da: Carmela Smargiassi
Organizzazione: MISE/80230390
587
Data: 07/10/2022 17:02:45

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs 07.03.2005, n. 82 e s.m.i



Ministero dello Sviluppo Economico

DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI RADIODIFFUSIONE E POSTALI

DIVISIONE XXI – ISPettorato Territoriale Toscana

IL DIRIGENTE DELL'ISPettorato

323-tub/2022

- Visto il Testo unico delle disposizioni di legge sulle acque e sugli impianti elettrici, approvato con R.D. 11.12.1933, n. 1775;
 - Vista la legge 07.08.1990, n. 241 e s.m.i., concernente le norme sul procedimento amministrativo e l'accesso ai documenti;
 - Visto il DPR 28.12.2000, n. 445 e s.m.i., recante il Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di documentazione amministrativa;
 - Visto il D.lgs 30.07.1999, n. 300, relativo la riforma dell'organizzazione del Governo;
 - Visto il D.lgs 30.03.2001, n. 165 e successive modifiche ed integrazioni;
 - Visto il D.lgs 01.08.2003, n. 259, recante il Codice delle comunicazioni elettroniche e successive modifiche ed integrazioni;
 - Visto il D.lgs 29.12.2003, n. 387 e successive modifiche ed integrazioni;
 - Visto il DM 15.02.2006, che individua le prestazioni eseguite per conto terzi, ai sensi dell'art. 6, Dlgs 30.12.2003, n. 366;
 - Visto il DPCM 29.07.2021, n. 149, inerente il Regolamento di organizzazione del Ministero dello sviluppo economico;
 - Visto il DM 19.11.2021, che individua gli uffici di livello dirigenziale non generale del Ministero dello sviluppo economico e le competenze tecnico-amministrative affidate agli ispettorati territoriali;
 - Visto il DM 10.09.2010, recante le linee guida per il procedimento unificato, di cui all'art. 12, Dlgs 29.12.2003, n. 387;
 - Vista la richiesta di rilascio nulla osta pervenuta in data 30.08.2022, con la quale Snam FSRU Italia ha trasmesso la documentazione per l'ottenimento del nulla osta per la costruzione di una tubazione metallica interrata in località compresa fra il Porto di Piombino e l'impianto SNAM esistente di loc. Vignarca Piombino (LI), destinata a realizzazione opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti;
 - Viste le norme CEI 11-17, il DM 16.04.2008 e DM 17.04.2008, nonché le norme UNI 9165 e/o UNI 9860;
 - Esaminata la documentazione progettuale (corografia, planimetria ed elaborati tecnici dell'impianto) redatta secondo la normativa vigente ed acquisita agli atti con prot. 94216 del 21.07.2022 (in seguito "progetto tecnico definitivo");
 - Vista la comunicazione rilasciata in data 10.08.2022 dal sig. Rocco Monaco, progettista della T.EN Italy Solutions, nella quale sono dettagliate le potenziali interferenze elettriche nei confronti degli impianti di comunicazione elettronica interessati dallo sviluppo della tubazione metallica interrata sopra indicata, come da Planimetria Catastale riportante l'individuazione degli incroci, con cavi in rame e fibra ottica sotterranei, anche evidenziati nella specifica comunicazione dalla società TIM Spa;
 - Accertato che Snam FSRU Italia ha versato l'importo di € 120,00 a titolo di compenso dovuto all'Amministrazione per l'attività istruttoria afferente il rilascio del nulla osta;
- Tutto ciò premesso e considerato;

DECRETA

Art. 1 – È rilasciato a Snam FSRU Italia il NULLA OSTA all'esecuzione delle opere inerenti la costruzione di una tubazione metallica interrata in località compresa fra il Porto di Piombino e l'impianto SNAM esistente di loc. Vignarca Piombino (LI), destinata a realizzazione opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti, in conformità al progetto tecnico definitivo di cui in premessa e nel rispetto di tutte le prescrizioni di legge vigenti in materia per le seguenti casistiche:

- **Vari incroci con cavi in rame e fibra ottica sotterranei, di proprietà Tim e Fibercop, come da planimetria catastale [PG-PL-50E-00102] e Planimetria Interferenze TIM Spa.**

Art. 2 - Il nulla osta non è cedibile a terzi senza l'assenso dell'Organo che ha emesso l'atto e perderà la propria validità in caso di difformità sostanziali rispetto al progetto tecnico definitivo sul presupposto del quale è stato rilasciato.

IL DIRIGENTE

C. Smargiassi

Firmato digitalmente da: Carmela Smargiassi
Organizzazione: MISE/80230390587
Data: 07/09/2022 14:03:46

Documento sottoscritto con firma digitale ai sensi del D.lgs 07.03.2005, n. 82 e s.m.i.



Ministero delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibili

Ufficio Circondariale Marittimo
Piombino

Alla **PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI**
Rappresentante Unico delle Amministrazioni
Statali - Cons. Donato Attubato
segreteria.dica@mailbox.governo.it

E, p.c. **CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO SEDE**
DI DIREZIONE MARITTIMA

Argomento: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).
Proponente: Snam FSRU Italia. Convocazione della conferenza di servizi in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter, Legge n. 241/90

TRASMISSIONE VIA P.E.C.

Riferimento nota prot. n. DICA 00023725 del 31.08.2022

In relazione a quanto richiesto con la nota in riferimento, si trasmette in allegato alla presente la posizione dell'Autorità Marittima in merito all'oggetto.

Si rimane a disposizione per ogni chiarimento ritenuto necessario.

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Alberto POLETTI

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi
del D.lgs 7 marzo 2005, n.82 e norme collegate.

Firmato Digitalmente da/Signed by:
ALBERTO POLETTI

In Data/On Date:
mercoledì 12 ottobre 2022 19:36:07



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO – GUARDIA COSTIERA

PIOMBINO

Con la nota prot. n. DICA 23725 P-4.8.2.8 del 31.08.2022 il Rappresentante Unico delle amministrazioni statali, Cons. Donato ATTUBATO, nominato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, ha richiesto anche alla Scrivente Autorità Marittima l'espressione della posizione per gli aspetti di competenza, finalizzata alla composizione del parere unico da rendere al Commissario Straordinario per il rigassificatore di Piombino, Pres. Eugenio GIANI, nell'ambito della Conferenza di servizi decisoria, da questi convocata ex art. 14ter della Legge n. 241/90 per valutare *"il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio, ai sensi dell'art. 5 del D.L. n. 50/2022, relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI)"*, proponente Snam FSRU Italia.

In relazione agli ambiti di competenza, si ritiene opportuno indicare – alla luce della documentazione prodotta dal soggetto istante e delle successive integrazioni a più riprese fornite – le seguenti prescrizioni, che si considerano elementi idonei per il rilascio dell'autorizzazione nonché per l'effettiva messa in esercizio della unità FSRU:

1) REGOLAMENTAZIONE DELLE MANOVRE NAVALI E DELLE OPERAZIONI DI ORMEGGIO/DISORMEGGIO

Al fine di consentire l'ormeggio presso la Banchina Est del porto di Piombino della FSRU "Golar Tundra", l'accosto delle navi metaniere (d'ora in avanti LNGC) e lo svolgimento delle operazioni di allibo, alla luce anche delle simulazioni svolte presso l'Istituto CETENA (Allegato 1 – Studio di manovra all'Annesso 9 delle integrazioni prodotte dal proponente in data 30.08.2022) e della documentazione prodotta dal proponente, dovrà essere emanata da parte dell'Autorità Marittima un'apposita Ordinanza, ai sensi dell'art. 59 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione, volta a disciplinare – alla luce delle informazioni disponibili – le condizioni ed i limiti per l'ingresso e l'uscita dal porto dell'unità FSRU e delle LNGC, nonché per il correlato svolgimento delle manovre di ormeggio

e disormeggio, con indicazione dei parametri di vento e di mare (altezza onda) da rilevare all'imboccatura del porto; a tal proposito, si ritiene opportuno sin d'ora fissare alcune essenziali condizioni:

- i parametri di vento e mare (altezza dell'onda), in ogni caso, non potranno essere superiori a quelli effettivamente già oggetto di simulazione presso l'Istituto CETENA, come da risultanze contenute nell'Allegato 1 – Studio di manovra all'Annesso 9 delle integrazioni prodotte dal proponente in data 30.08.2022;
- preso atto che lo svolgimento delle manovre di ingresso ed uscita dal porto di Piombino da parte di FSRU o LNGC, non risulta – per ragioni di spazio evolutivo (diametro utile dragato a -20m) e di sicurezza della navigazione – compatibile con il contemporaneo svolgimento di altre manovre navali nel medesimo bacino evolutivo, salvo casi eccezionali specificamente motivati, l'ingresso e l'uscita della FSRU e delle LNGC dovranno essere svolti solo ed esclusivamente in orario notturno, durante un intervallo predefinito e non interessato da arrivi o partenze programmate di altre navi;
- Alla luce delle simulazioni svolte e delle limitazioni operative previste nel documento denominato “Relazione di calcolo per sistema di ormeggio” REL-CIV-E-00023, dovranno essere introdotti – all'interno della medesima Ordinanza – limiti operativi dei sistemi di ormeggio tra LNGC e FSRU e tra FSRU e banchina d'ormeggio; tali soglie (individuate come indicatori delle condizioni meteo-marine) fisseranno i limiti al ricorrere dei quali si renderanno necessarie le operazioni di “stand by”, il distacco delle manichette ed il disormeggio d'emergenza della nave LNGC e della FSRU;
- Al fine di consentire la corretta registrazione delle soglie indicate e l'opportuno controllo da parte dell'Autorità marittima, sarà necessaria la preventiva installazione di adeguate centraline meteo, per misurare i parametri di vento e di altezza dell'onda, sia all'imboccatura del porto che all'interno della Darsena c.d. Nord, con trasmissione dei dati relativi a favore del terminalista e ripetizione anche presso la Sala Operativa di questa Autorità Marittima, con pertinente sistema di allarmi;
- In occasione del transito nelle acque portuali di navi gasiere, dovrà essere previsto un servizio di scorta con un mezzo navale in funzione di controllo del traffico marittimo e di vigilanza in materia di maritime security, almeno a partire da (ingresso) e fino a (uscita) 1 miglio nautico dall'imboccatura del porto di Piombino;
- Al fine di garantire un adeguato sistema di vigilanza del rispetto delle condizioni di sicurezza, in occasione dell'arrivo/ormeggio e disormeggio/partenza di navi gasiere, dovrà essere previsto anche un servizio di pattugliamento da terra, con autovettura dotata di apparecchiature di comunicazione radio opportunamente schermate e con le previste dotazioni di protezione per il personale operante;

- Dovranno essere preventivamente installate e/o predisposte dotazioni relative a bitte, ganci, cavi d'ormeggio, fender e respingenti in misura e qualità non inferiore a quanto indicato dal proponente nel documento denominato "Relazione di calcolo per sistema di ormeggio" REL-CIV-E-00023, avendo cura di far pervenire – preventivamente, rispetto alla messa in esercizio dell'impianto – la relativa documentazione tecnica / certificazione di collaudo;
- Dovrà essere modulata l'illuminazione di bordo della FSRU in modo da non inficiare la visibilità del fanale verde di accesso al porto (Fanale n. 2112.24 E1456.05 - ELENCO FARI E FANALI);
- Dovranno essere previsti sistemi di illuminazione – anche mobili – in grado di illuminare, esclusivamente a richiesta ed in maniera selettiva, gli specchi acqueei antistanti alla FSRU ed alla LNGC;
- In relazione all'estensione delle mappe delle conseguenze, dovrà essere valutata un'eventuale modifica temporanea dello schema di separazione del traffico e/o dell'imboccatura del porto, per consentire l'incanalamento delle unità diverse dalle LNGC nella porzione del canale di accesso non interessata da eventuali conseguenze di incidenti rilevanti.

2) ALLIBO, SCARICO, INTERFACCIA NAVE-PORTO E RELATIVA ATTIVITÀ DI VIGILANZA

Le operazioni di allibo e scarica del gas liquefatto dovranno essere gestite in applicazione di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto 2 agosto 2007, dell'allora Ministero dei Trasporti, ricorrendo anche al preventivo contributo del Servizio Chimico di porto e garantendo lo svolgimento della relativa necessaria vigilanza.

Al fine di consentire l'operatività della FSRU, è necessaria la preventiva predisposizione e conseguente approvazione di un Port Facility Security Assessment (con particolare attenzione all'analisi del rischio di attacco illecito intenzionale da mare, avendo cura di indicare tutte le possibili contromisure, quale ad esempio la messa a disposizione di un mezzo nautico H24) e di un Port Facility Security Plan, ai sensi di quanto previsto dal Capitolo XI-2, Regola 10, della Convenzione SOLAS, dal Codice ISPS, dal Regolamento (CE) n. 725/2004 e dal Programma Nazionale di sicurezza marittima contro eventuali azioni illecite intenzionali, nell'edizione attualmente in vigore.

A tal proposito, per consentire lo svolgimento dell'ingresso e dell'uscita delle navi metaniere, nonché delle operazioni di allibo e scarica, dovrà essere consentito lo svolgimento in maniera adeguata dell'attività di controllo e vigilanza previste per legge; a tal fine, dovranno essere assicurate adeguate risorse a disposizione dello Scrivente Ufficio, idonee al carico di lavoro conseguente

all'implementazione del traffico in questione (vigilanza D.M. 02.08.2007, vigilanza PNSM, autorizzazioni D.M. 02.08.2007, pratiche amministrative, aumento del rischio potenziale e connesso aumento delle esigenze legate all'attività di Ricerca e Soccorso – S.A.R.); le dotazioni, in particolare, dovranno riguardare il mezzo nautico da impiegare (con abilitazione all'attività notturna e capacità operativa H24), il mezzo terrestre per l'accesso nelle aree interessate, le dotazioni VHF, le attrezzature informatiche e video (con ripetizione delle VTC gestite dal proponente presso la Banchina Est) per consentire all'operatore G.C. dalla Sala Operativa di monitorare le manovre delle navi gasiere, lo stato di fatto e le previsioni meteo marine.

3) ACCESSO VIA TERRA

Premesso che sarà cura del proponente ogni verifica relativa al massimo carico di strade e ponti attualmente in grado di garantire l'accesso all'area di cantiere, come indicato nell'elaborato denominato "PG-PL-A-00010_r0" (allegato 3 all'annesso 9, integrazioni in data 30.08.2022) sarà necessario prevedere un facile ed autonomo collegamento anche via terra, tale da consentire il pronto ed immediato intervento di mezzi di soccorso, forze di Polizia e forze dell'Ordine direttamente dal porto di Piombino; si rappresenta – a tal proposito – che ad oggi il collegamento in questione non si può considerare del tutto esistente, viste le difficoltà attualmente sussistenti per l'accesso all'area J.S.W. – unico transito diretto esistente tra il porto e la Darsena c.d. Nord – tramite il "varco portuale": tale cancello, infatti, è sovente non funzionante e, comunque, non consente un accesso immediato e libero da parte delle categorie sopra indicate. Sarà necessario, pertanto, provvedere – in via preventiva rispetto all'installazione del cantiere – alla sistemazione di tale varco portuale, fornendo la possibilità di un accesso operativamente autonomo (es. telecomando di apertura) per espletare ogni necessaria attività di coordinamento, controllo e risposta alle situazioni di emergenza.

4) SERVIZI TECNICO NAUTICI E PORTUALI

Parte consistente delle prescrizioni, inoltre, riguardano l'impiego dei servizi tecnico-nautici (e portuali in genere), che dovrà essere calibrato secondo le esigenze all'attualità rappresentate e le variazioni attese del volume e della tipologia di traffico del porto; in particolare, si ritiene opportuno indicare le seguenti direttive:

- dovrà essere prevista un'opportuna revisione degli assetti attualmente impiegati per lo svolgimento del servizio di rimorchio nel porto di Piombino, anche in considerazione del fatto che – ad oggi – l'impiego di tale servizio riveste natura meramente facoltativa e lo stesso è esercitato per mezzo di n. 2 (due) unità, di potenza adeguata rispetto all'attuale volume di traffico e con servizio limitato alla fascia oraria 06:00 – 14:00; in particolare, alla luce di quanto emerso dalla documentazione sino ad oggi prodotta dal soggetto istante nonché dalle simulazioni effettuate presso il CETENA (Allegato 1 – Studio di manovra all'Annesso 9 delle integrazioni prodotte dal proponente in data 30.08.2022), fatta salva ogni eventuale modifica che dovesse rendersi necessaria in ragione dell'esperienza maturata ovvero del mutare delle circostanze di riferimento, il servizio dovrà seguire le seguenti indicazioni:
 - a) le manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio della FSRU (come da risultanze contenute nell'Allegato 1 – Studio di manovra all'Annesso 9 delle integrazioni prodotte dal proponente in data 30.08.2022), dovranno essere eseguite con l'ausilio di almeno n. 4 (quattro) rimorchiatori;
 - b) le manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio delle unità di tipo LNGC (come da risultanze contenute nell'Allegato 1 – Studio di manovra all'Annesso 9 delle integrazioni prodotte dal proponente in data 30.08.2022) dovranno essere parimenti svolte con l'impiego di almeno n. 4 (quattro) rimorchiatori, tenendo conto che tali unità metaniere abbiano dimensioni analoghe o quanto meno assimilabili a quelle oggetto di simulazione;
 - c) dovrà essere previsto lo stazionamento in porto, almeno per il periodo di permanenza della FSRU, di n. 2 (due) rimorchiatori in servizio H24, aventi certificazione antincendio almeno FFQ1, considerando che – al ricorrere di previsioni relative a condizioni meteo-marine impegnative – l'Autorità marittima potrà comunque richiedere in casi specifici la prontezza operativa di un numero superiore di mezzi, come già previsto dal comma 4 dell'articolo unico del Decreto n. 8/83 della Capitaneria di Porto di Livorno;
- Dovrà essere valutata l'attivazione dell'*iter* (artt. 87 e 95 del Codice della Navigazione, art. 14 della Legge 84/94) per adeguare, se necessario, il contenuto dell'obbligo di pilotaggio, attualmente fissato con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne - in data 22 maggio 2018;
- Visto quanto previsto nel Decreto di obbligatorietà (Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per le vie d'acqua interne - in data 24 aprile 2018) che impone a tutte le navi superiori a 500 GT di avvalersi del servizio di ormeggio nel porto e nella rada e considerato

che ai sensi dell'art. 14, comma 1-*quater*, Legge n. 84/1994 vanno intesi come porti o approdi anche le navi ed i galleggianti adibiti a stoccaggio, dovrà essere impiegata per lo svolgimento delle attività di ormeggio e disormeggio della FSRU e delle LNGC la componente del Gruppo Ormeggiatori del porto di Piombino, prevedendo una procedura *ad hoc* per l'imbarco a bordo della FSRU e lo svolgimento del servizio di ormeggio;

- Dovrà essere revisionata la monografia antincendio del porto, alla luce delle innovazioni e delle risorse aggiuntive messe in campo da SNAM per l'esercizio della FSRU;
- A causa dell'ormeggio della FSRU 7 giorni su 7 e dell'ingresso delle LNGC approssimativamente nella misura di una nave a settimana, stante l'obbligo del conferimento dei rifiuti prodotti dalle navi ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. n. 197/2021, appare ragionevole prevedere l'aumento del volume dei rifiuti che dovranno essere conferiti al gestore del servizio di raccolta; alla luce di tale considerazione, pare opportuno operare una preventiva revisione del Piano di gestione dei rifiuti, adeguandolo a tale nuova esigenza e valutando un eventuale rivisitazione degli spazi e delle strutture da mettere a disposizione del soggetto affidatario, per il corretto svolgimento del servizio.

5) LIMITAZIONE ATTIVITÀ BANCHINA NORD

Per esigenze legate alla sicurezza della navigazione, dovranno essere poste stringenti limitazioni all'effettuazione di accosti alla limitrofa Banchina Nord.

Allo stato attuale, alla luce delle mappe delle conseguenze e delle aree di danno individuate nel Rapporto Preliminare di Sicurezza, nonché delle limitazioni dovute al fondale non completamente dragato nella Darsena (presenza scarpata lato Banchina Ovest, con profondità ridotta), risulterebbe complicato l'impiego della Banchina Nord; nelle prove eseguite presso il CETENA, infatti, come riepilogate nel documento Allegato 1 – Studio di manovra all'Annesso 9 delle integrazioni prodotte dal proponente in data 30.08.2022 (Vedasi la sezione "Conclusioni" a pag. 55), le simulazioni effettuate con nave di tipo "Bulk Carrier" e lunghezza f.t. pari a 180 m hanno evidenziato che:

- a) Con la contemporanea presenza di FSRU e LNGC, pur con l'ausilio di tre rimorchiatori in assistenza (1x45T, 1x70T e 1x80T), *"la manovra di ingresso / ormeggio non risulta svolta in sicurezza a causa dei limitati spazi di manovra"*;
- b) In presenza della sola FSRU (5 giorni su 7) e con l'ausilio di due rimorchiatori in assistenza (2x45T), la manovra di ingresso / ormeggio *"risulta svolta al limite degli standard minimi di*

sicurezza necessari allo svolgimento della manovra, a causa dei limitati spazi di manovra (...) che non permettono agli operatori coinvolti di operare nella modalità ottimale allo svolgimento della manovra”;

- c) Con la contemporanea presenza di FSRU e LNGC e con l’ausilio di due rimorchiatori in assistenza (1 x 70T e 1 x 80T) la manovra di disormeggio / uscita *“viene eseguita in sicurezza anche in condizioni di vento severo (fino a 25kn)”*.

Alla luce di quanto sopra, allo scopo di consentire nei giorni di assenza della nave LNGC (presente solo la FSRU) l’ormeggio a Banchina Nord di unità con lunghezza f.t. fino ad un massimo di 180m e pescaggio non superiore a 13,00 metri, appare necessaria l’effettuazione di un dragaggio e/o spostamento *in situ* dei sedimenti, allo scopo di garantire la sussistenza di un fondale adeguato, per un’estensione di almeno ulteriori 50 metri a partire dal termine della porzione attualmente banchinata della Banchina Nord, come peraltro suggerito nel più volte citato studio effettuato presso il CETENA (*“è stata identificata quindi la necessità di ridurre l’area occupata da tale bassofondo, ampliando l’area con profondità minima di -13 m e, conseguentemente, gli spazi disponibili alla manovra delle navi in arrivo e partenza presso la banchina Nord”*). Le navi destinate a tale accosto, peraltro, non dovranno comunque effettuare operazioni che riguardino l’imbarco e lo sbarco di merci pericolose di alcun tipo.

Diversamente, l’utilizzabilità della Banchina Nord risulterà fortemente ridotta, con particolare riferimento alla lunghezza ed al pescaggio delle unità navali per le quali potrà essere consentito l’accosto.

A tal proposito, si ritiene anche opportuno rappresentare che, qualora nel corso della permanenza della FSRU presso la Banchina Est dovessero essere intrapresi i lavori di costruzione della futura Banchina Ovest, nella versione prevista dall’ultimo ATF, si presenterebbe la stessa limitazione di manovra sopra indicata e, pertanto, l’utilizzabilità della Banchina Nord ne risulterebbe allo stesso modo fortemente ridotta, con particolare riferimento alla lunghezza ed al pescaggio delle unità navali per le quali potrà essere consentito l’accosto. In tale ipotesi, si riterrebbe opportuno, pertanto, valutare un arretramento della nuova Banchina Ovest, in modo da consentire la sussistenza di un adeguato spazio di manovra per le navi destinate alla predetta Banchina Nord.

A conclusione di quanto rappresentato, si ritiene opportuno precisare che molti degli elementi sopra indicati, pur attenendo a provvedimenti o adempimenti di natura tecnico-operativa, la cui predisposizione ed esecuzione è rimessa alla competenza dell’Autorità Marittima e che saranno inevitabilmente perfezionati – nel rispetto dei limiti sopra indicati – in una fase successiva rispetto all’eventuale approvazione del provvedimento di Autorizzazione di competenza del Commissario Straordinario, devono comunque essere osservati ed adempiuti in via preventiva rispetto alla messa in

funzione degli impianti ed alla realizzazione dell'interazione nave-impianto portuale, quali elementi indispensabili atti a garantire le condizioni minime per consentire l'assegnazione dell'accosto, lo svolgimento in sicurezza delle manovre e l'autorizzazione delle operazioni navali in questione; si ritiene, pertanto, che anche tali elementi si pongano quali prescrizioni e/o condizioni, da valutare in maniera adeguata sin dall'attuale fase di autorizzazione dell'opera in questione.

T.V. (CP) Alberto POLETTI

Firmato Digitalmente da/Signed by:

ALBERTO POLETTI

In Data/On Date:

mercoledì 12 ottobre 2022 18:36:59



Ministero della cultura

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI PISA E LIVORNO

Al Rappresentante Unico delle
Amministrazioni Statali
Presidenza del Consiglio dei Ministri
Dipartimento per il Coordinamento
Amministrativo
segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it

e p.c. All'Ufficio di Gabinetto
Ministro della Cultura
Via del Collegio Romano n. 27
00186 ROMA
udcm@pec.cultura.gov.it

Alla DG ABAP Servizio V
Via di San Michele n. 22
00153 ROMA
dg-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Class. 34.43.01

OGGETTO: Piombino (LI). Istruttorie ex L. 241/91 art.14. Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: SNAM FSRU Italia. Convocazione riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'art. 14-ter, legge 241/90, per il giorno 13.10.2022 ore 10:30.

TRASMISSIONE CONTRIBUTO DI COMPETENZA – Integrazione e chiarimenti a seguito della CdS del 13/10/2022.

Risposta alla lettera n. 23725 del 31/08/2022, agli atti SABAP prot. n. 12891 del 01/09/2022.

Con riferimento alla nota di codesta Presidenza sopra citata, con la quale si chiede alle Amministrazioni in indirizzo di trasmettere la propria posizione relativa all'oggetto, e alle note del Commissario straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino (art. 5 – D.L. n. 50/2022 d.P.C.M. 8 giugno 2022) trasmesse dalla Direzione Generale della Giunta n. 290912 del 20/07/2022, agli atti SABAP prot. n. 10918 del 21/07/2022 e n. 292298 del 21/07/2022, agli atti SABAP prot. n. 10990 del 22/07/2022, con le quali si convoca quest'Ufficio per l'esercizio delle competenze in materia di autorizzazione paesaggistica di cui alla Parte III del d.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. e in materia di verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006, e art. 25, D.Lgs. 50/2016 per il progetto in oggetto;

CONSIDERATO che il progetto prevede l'ormeggio presso la banchina est del porto di un mezzo navale tipo FSRU e connessi impianti e attrezzature in banchina destinati al sistema di scarico del gas vaporizzato dalla FSRU, nonché la realizzazione di una condotta interrata di allacciamento alla Rete Nazionale Gasdotti, di un impianto denominato di correzione dell'indice di Wobbe e di un impianto terminale di filtraggio e misura del gas



SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI PISA E LIVORNO

Lungarno Pacinotti n. 46 – 56126 Pisa Tel. 050.926511 - C.F. 93035710503
PEC: sabap-pi@pec.cultura.gov.it PEO: sabap-pi@cultura.gov.it

naturale;

VISTO che il progetto interferisce con aree sottoposte a tutela paesaggistica ai sensi della Parte III del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), art. 142, comma 1 lett. a) territori costieri, Golfo di Follonica, e lett. f) riserva provinciale Padule Orti Bottagone (area contigua);

VISTO il DPR 31/2017 Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzatoria semplificata, con particolare riferimento all'allegato A, punto A.15;

VISTE le disposizioni della Disciplina Generale del Piano Paesaggistico della Regione Toscana approvato con Deliberazione Consiglio Regionale 27 marzo 2015, n.37;

VISTA la Disciplina d'uso della scheda di ambito di paesaggio n. 16 "Colline Metallifere" contenuta nel Piano Paesaggistico della Regione Toscana, con particolare riguardo agli Obiettivi di qualità così articolati:

- *Obiettivo 1. Salvaguardare i caratteri idro-geo-morfologici, ecosistemi, storici e identitari delle aree costiere e delle pianure alluvionali retrostanti, rappresentate dai vasti complessi agricoli della Val di Cornia, della Valle del Pecora e di parte della pianura della Bruna, nonché valorizzare le relazioni funzionali e percettive tra il litorale e l'entroterra;*
- *Obiettivo 2. Salvaguardare la struttura del paesaggio agro-forestale delle aree alto collinari, montane e insulari, dai fenomeni di abbandono degli ambienti agro-pastorali e dall'alterazione dei valori paesaggistici connessi alle attività estrattive;*
- *Obiettivo 3. Tutelare l'importante patrimonio archeologico e archeominerario di epoca etrusca e romana e valorizzare le emergenze architettoniche e culturali del significativo patrimonio storico-insediativo;*
- *Obiettivo 4. Tutelare l'alto valore del paesaggio costiero dell'Isola d'Elba, Pianosa, Montecristo e delle isole minori (Cerboli, Palmaiola, isolotti satelliti elbani e di Pianosa) costituito da peculiari caratteri geomorfologici delle coste rocciose, da un complesso ecomosaico di interesse conservazionistico e da un significativo patrimonio insediativo di valore storico e identitario.*

VISTE le disposizioni della specifica Disciplina di Piano per i beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera a) del Codice, contenuta nell'Elaborato 8B del Piano Paesaggistico, Allegato C, Scheda n. 6 "Golfo di Follonica";

VISTE le disposizioni della specifica Disciplina di Piano per i beni paesaggistici tutelati ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera f) del Codice, contenuta nell'Elaborato 8B del Piano Paesaggistico, art. 11 "I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi", con particolare riferimento alla disposizione di cui al punto 11.3.b (*nei territori di protezione esterna non sono ammessi: 1. gli interventi di trasformazione in grado di compromettere in modo significativo i valori e le funzioni ecologiche e paesaggistiche degli elementi della rete ecologica regionale come individuata dal Piano Paesaggistico, e quelli che possano interrompere la continuità degli assetti paesaggistici ed eco sistemici con l'area protetta; 2. gli interventi di trasformazione che interferiscano negativamente con le visuali da e verso le aree protette; 3. l'apertura di nuove cave e miniere o l'ampliamento di quelle autorizzate nelle vette e nei crinali fatto salvo quanto previsto alla lettera c);*

VISTA l'esenzione di cui all'articolo 6, comma 11, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 disposta dal comma 3 dell'art. 5 del d.l. 50/2022;

VISTA la nota della DG ABAP Servizio V Tutela del paesaggio n. 27690 del 25/07/2022, agli atti SABAP prot. n. 11090 del 25/07/2022;



MINISTERO
DELLA
CULTURA

2

VISTA la richiesta di integrazioni documentali trasmessa da quest'Ufficio con n. 11645 del 03/08/2022 in esito alla verifica dell'adeguatezza e della completezza della documentazione presentata dal proponente;

VISTA la documentazione integrativa depositata in data 30/08/2022 dal proponente e resa disponibile sul sito del Commissario Straordinario di Governo all'indirizzo web <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>, come comunicato con nota del Commissario n. 334138 del 01/09/2022, agli atti SABAP n. 12916 del 01/09/2022, con particolare riferimento all'Annesso 07 e all'Annesso 11 – Parte I;

VISTA la documentazione integrativa resa disponibile in data 04/10/2022 sul sito del Commissario Straordinario di Governo all'indirizzo web <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>;

questa Soprintendenza trasmette la presente nota contenente la propria posizione relativa all'oggetto, suddivisa per i settori paesaggistico (autorizzazione ex art. 146 del d.lgs. 42/2994) e archeologico (art. 28 c. 4 d.lgs. 42/2994, artt. 95-96 d.lgs. 163/2006, e art. 25 del d.lgs. 50/2016).

Settore paesaggistico ex art. 146 d.lgs. 42/2004 e ss.mm.ii.

Premesso che l'intervento prevede l'ormeggio di un mezzo navale tipo FSRU, di dimensioni pari a circa 292,5x43,4m e di altezza massima di circa 40 m (altezza non indicata negli elaborati progettuali) per un periodo di tre anni, in area sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art.142 c. 1 lett. a) del d.lgs. 42/2004, con connesse opere impiantistiche in banchina, anch'esse temporanee, rappresentate negli elaborati DIS-CIV-4A-00463, DIS-MEC-A-00138, DIS-CIV-1A-00001, DIS-CIV-B-00010, DIS-CIV-6A-00462 (Allegati 5, 6, 7, 8, 11 all'Annesso 11) di cui le principali costituite da un sistema di sfiato di circa 5x5x42m, una struttura metallica di sostegno delle manichette di scarico del gas dalla FSRU, di dimensioni 7x12x21m, una struttura di carico/scarico gru dalla FSRU di ingombro di circa 4,8x6,3x2,5m, e alcune cabine containerizzate di circa 3m di altezza, anch'esse a carattere di temporaneità legate al periodo di permanenza del mezzo navale;

premessi altresì che la realizzazione del metanodotto di allacciamento alla rete nazionale gasdotti per un primo tratto, a tubazione singola, ricade in area sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. a) del d.lgs. 42/2004, e, comportando opere che incidono sugli assetti vegetazionali esistenti retrostanti la spiaggia di Pontedoro, non può ritenersi ricompresa nel punto A.15 del DPR 31/2017, mentre un secondo tratto del metanodotto, a doppia tubazione, in area sottoposta a tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 c. 1 lett. f) – area contigua alla riserva provinciale Padule-Orti Bottagone, nei tratti che non comportano modifiche permanenti alla morfologia del terreno agrario o modifiche agli assetti vegetazionali, ricade nel caso di cui al punto A.15 dell'allegato A al DPR 31/2017;

considerato che le opere impiantistiche in banchina, temporanee e legate al periodo di permanenza della FSRU, per dimensioni e sviluppo appaiono di minor entità e visibilità rispetto alla previsione generale del rigassificatore, come desumibile dall'elaborato DIS-CIV-4A-00463;

considerato che l'attuale contesto portuale in cui si inserirebbe l'intervento è contraddistinto, nelle visuali fruibili collocate lungo la costa est di Piombino e dal mare, da un carattere fortemente industriale;

alla luce di quanto premesso, si ritiene che l'ormeggio del mezzo navale in questione non rappresenti un detrattore paesaggistico, anche in considerazione del fatto che è proposta una permanenza della FSRU non superiore a tre anni di esercizio; la temporaneità della previsione inoltre non esclude le previsioni già in atto per il futuro sviluppo dell'area nella prospettiva della sua riqualificazione.

Con riferimento alle opere di scavo per la realizzazione della condotta interrata di allacciamento alla rete rappresentate nell'elaborato ST-D-00001, che necessitano di una pista di lavoro di 30m di larghezza;

considerato che il progetto propone il ripristino morfologico per l'intero tragitto coinvolto con relativi inerbimenti



MINISTERO
DELLA
CULTURA

3

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO
PER LE PROVINCE DI PISA E LIVORNO

Lungarno Pacinotti n. 46 – 56126 Pisa Tel. 050.926511 - C.F. 93035710503

PEC: sabap-pi@pec.cultura.gov.it PEO: sabap-pi@cultura.gov.it

e ripiantumazione degli esemplari arborei e arbustivi abbattuti, come dettagliato nell'elaborato MI-VEG-D-0304 e con le modalità descritte nell'elaborato REL-VEG-E-0304;
rilevata tuttavia l'assenza di una graficizzazione progettuale che possa univocamente identificare le aree interferite e le loro caratteristiche *ante e post operam*;
quest'Ufficio ritiene di segnalare l'opportunità che sia definito un progetto di ripristino maggiormente dettagliato, che individui le diverse zone interferite nello stato di fatto e di progetto, come già segnalato nella ns. nota n. 11645 del 03/08/2022, con particolare riferimento alla fascia di vegetazione retrostante la spiaggia di Pontedoro, ai fini di un suo efficace ripristino. Si chiede pertanto l'integrazione del progetto, come da precedente citata richiesta di elementi istruttori.

Relativamente all'impianto denominato di correzione dell'indice di Wobbe e dell'impianto terminale di filtraggio e misura del gas naturale, la cui realizzazione è prevista in ampliamento a un sito impiantistico esistente del metanodotto Piombino – Torrenieri, tenuto conto che il sito di progetto risulta marginalmente sovrapporsi al perimetro dell'area tutelata ai sensi del 142 c. 1 lett. f) del d.lgs. 42/2004, come desumibile dall'elaborato PG-SN-D-00001 (Allegato 31), e con riferimento al progetto di mitigazione proposto con l'elaborato ST-A-00304, si ritiene di segnalare l'opportunità, ai fini di una mitigazione che consenta una migliore integrazione con il paesaggio circostante, che sia predisposto un disegno del verde basato su una disposizione maggiormente naturale dei nuovi esemplari arborei, evitando di replicare rigidamente il perimetro del lotto oggetto d'intervento, garantendo un aspetto naturale del verde, anche costituendo piccoli nuclei boschivi, evitando aspetti di artificiosità ed eccessiva linearità.

Settore archeologico ex art. 28 c. 4 d.lgs. 42/2994, artt. 95-96 d.lgs. 163/2006, e art. 25 del d.lgs. 50/2016

In relazione alle conoscenze archeologiche pregresse, esaminati la localizzazione dell'intervento e gli elaborati tecnici trasmessi dal proponente, e in particolare della relazione di V. I. ARCH., si comunica che l'area interessata dall'intervento si presenta a rischio archeologico alto e medio nel percorso terrestre del gasdotto, presentando invece un rischio inconsistente solo nel primo tratto sottomarino del percorso (v. Carta del rischio archeologico, fig. 5-4 della relazione V.I.ARCH).

In considerazione di questo, qualunque opera di escavazione e movimentazione terra, comprese quelle destinate alle necessità del personale e all'accesso dei mezzi, e con la sola esclusione delle opere subacquee, dovrà essere costantemente seguita da un archeologo, in accordo con la competente Soprintendenza.

Si ricorda inoltre che qualora durante i lavori di escavazione si verificassero scoperte archeologiche fortuite, è fatto obbligo, ai sensi della normativa vigente in materia (art. 90 e ss. D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.), degli artt. 822, 823 e, specialmente, 826 del Codice Civile, nonché dell'art. 733 del Codice Penale, di sospendere i lavori e avvertire entro 24 ore la competente Soprintendenza (o il Sindaco o l'Autorità di Pubblica Sicurezza competente per territorio), e provvedere alla conservazione temporanea dei beni rinvenuti.

Si ricorda anche che l'eventuale rinvenimento di emergenze archeologiche potrebbe comportare l'effettuazione, sempre a carico della committenza, di scavi archeologici in estensione e in profondità finalizzati alla documentazione delle eventuali emergenze antiche ed ai relativi interventi di tutela.

Per tutto quanto sopra esposto, si esprime PARERE FAVOREVOLE, alle seguenti condizioni:

- 1. con riferimento a quanto descritto nell'elaborato 'Progetto dei ripristini vegetazionali' (elaborato REL-VEG-E-0304), il progetto sia integrato, prima dell'avvio delle lavorazioni nell'area retrostante la spiaggia di Pontedoro, da elaborati grafici descrittivi nel dettaglio dello stato dei luoghi prima e dopo gli interventi previsti, con individuazione della posizione della pista di lavoro, dei tagli vegetazionali proposti e delle nuove piantumazioni previste, come già richiesto nella ns. nota n. 11645 del 03/08/2022;**
- 2. relativamente all'impianto denominato di correzione dell'indice di Wobbe e dell'impianto terminale di filtraggio e misura del gas naturale, tenuto conto che SNAM FSRU ha autonomamente**



MINISTERO
DELLA
CULTURA

4

proposto la modifica della forma e della colorazione dei fabbricati, proponendo una colorazione verde e tenuto conto che SNAM FSRU ha proposto altresì una mitigazione costituita dalla piantumazione di esemplari arborei, si chiede che tali piantumazioni siano realizzate con una disposizione maggiormente naturale, evitando di replicare rigidamente il perimetro del lotto oggetto d'intervento, anche costituendo piccoli nuclei boschivi, evitando aspetti di artificiosità ed eccessiva linearità;

3. qualunque opera di escavazione e movimentazione terra, con la sola esclusione delle opere subacquee, dovrà essere seguita da un archeologo, in accordo con la competente Soprintendenza.

Il Responsabile del Procedimento: Arch. Cristina Bronzino

Il Responsabile dell'istruttoria archeologica: Dott. Leonardo Bochicchio

IL SOPRINTENDENTE
Arch. Valerio Tesi
*(atto firmato digitalmente ai sensi
dell'art. 24 D.Lgs n. 82/2005 e ss.mm e ii)*

AOOGR / AD Prot. 0400629 Data 20/10/2022 ore 13:46 Classifica P.120.040.



MINISTERO
DELLA
CULTURA

5



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale Bacini idrografici della Toscana, della Liguria e dell'Umbria

Ns. rif. Prot. n. 6784 del 01.09.2022
Vs. rif. Prot. n. 23725 del 31.08.2022

Alla Presidenza del Consiglio dei ministri
Dipartimento del Coordinamento Amministrativo
Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali
Cons. Donato Attubato

segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it
segreteria.ruas@governo.it

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l.50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia – Riunione istruttoria di coordinamento del 13/10/2022

In risposta alla nota prot. n. 23725 P- 4.8.2.8 del 31 agosto 2022 della PCM in indirizzo, viste le integrazioni prodotte da SNAM e quanto precisato in sede di conferenze decisorie del 19/09/2022 e del 7/10/2022, convocate dal Commissario Straordinario per il rigassificatore, con la presente e ai fini della formazione della volontà del "rappresentante unico" ai sensi della legge 214/90, art. 14-ter, si inoltra nota contenente la posizione di questa Autorità di distretto dell'Appennino Settentrionale in merito all'oggetto.

Come richiesto si comunica inoltre il nominativo del delegato di questa Autorità a cui inviare il link per il collegamento alla riunione, prevista per il giorno 13 ottobre pv, nella persona della sottoscritta ing. Isabella Bonamini – 340 9745912 – i.bonamini@appenninosettentrionale.it.

Si chiede inoltre di inviare il link per il collegamento alla dott.ssa Ilaria Gabrielli 055 26743210 i.gabrielli@appenninosettentrionale.it

Il DIRIGENTE
Ing. Isabella Bonamini

Autore: Donato Attubato, data: 12/10/2022, ore: 13:46, versione: 1.0, stato: approvato, protocollo: 2022/10/12/2022, numero: 23725, oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l.50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia – Riunione istruttoria di coordinamento del 13/10/2022



42460687

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

Bacini idrografici della Toscana, della Liguria e dell'Umbria

Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l.50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia – Riunione istruttoria di coordinamento del 13/10/2022 – **Posizione dell'Autorità di Distretto**

Con riferimento alla procedura in oggetto e ai fini della formazione del parere unico delle amministrazioni statali ai sensi della legge 214/90, art. 14-ter, si precisa quanto segue.

Con delibera n. 26 del 20 dicembre 2021 (pubblicata sulla G.U. n.2 del 4 gennaio 2022), la Conferenza istituzionale permanente dell'Autorità di Bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale ha adottato, ai sensi degli articoli 65 e 66 del decreto legislativo n.152/2006, il primo aggiornamento del **Piano di gestione del rischio alluvioni (PGRA) 2021-2027** con relative misure di salvaguardia. La *Disciplina di piano*, allegata alla delibera sopra richiamata, unitamente alle mappe del PGRA, è adottata quale misura di salvaguardia immediatamente vincolante. La disciplina prevede le casistiche per le quali è previsto il parere di questa Autorità. Nello specifico l'Autorità di bacino esprime parere sulla coerenza con gli obiettivi del Piano di bacino dei piani e programmi nei casi previsti dall'art. 63, comma 10, lett. b) del decreto legislativo 152/06 e rilascia un parere di competenza limitatamente alle opere idrauliche ricadenti nelle aree a pericolosità da alluvioni fluviali, in merito all'aggiornamento del quadro conoscitivo con conseguente riesame delle mappe di pericolosità (artt. 7, 9, 11 e 24 della disciplina di piano).

Si rappresenta, pertanto, che, ai sensi della disciplina di PGRA vigente, gli interventi in oggetto non rientrano nelle fattispecie per cui è previsto il parere di questa Autorità.

Si precisa inoltre che le opere in oggetto non interferiscono con aree del vigente **Piano Stralcio Assetto Idrogeologico (PAI) - bacino Toscana Costa** (delibera di Consiglio Regionale n. 13 del 25 gennaio 2005) e pertanto non vi sono norme d'uso che prevedono condizioni o limitazioni specifiche. Si rileva inoltre che la tipologia d'intervento non presenta elementi in contrasto con le finalità del Piano e le indicazioni generali dello stesso.

Infine, con delibera n. 25 del 20 dicembre 2021 la Conferenza Istituzionale Permanente dell'Autorità di bacino distrettuale dell'Appennino Settentrionale ha altresì adottato il secondo aggiornamento del **Piano di Gestione delle Acque (PGA) 2021-2027**. Il PGA è redatto ai sensi della direttiva 2000/60/CE e costituisce articolazione interna del Piano di bacino distrettuale di cui all'art. 65 del decreto legislativo 3 aprile 2006. Gli *Indirizzi di Piano 2021/27*, allegati alla delibera sopra richiamata, sono adottati quale misura di salvaguardia immediatamente vincolante. In tali Indirizzi, all'art. 1 "Natura, finalità e obiettivi generali del Piano di Gestione delle Acque", viene ricordato che "il PGA, in coerenza con le finalità generali della direttiva 2000/60/CE e della parte III del d.lgs. 152/2006, persegue alla scala del distretto idrografico i seguenti obiettivi generali:



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale Bacini idrografici della Toscana, della Liguria e dell'Umbria

- *la prevenzione e riduzione dell'inquinamento nei corpi idrici;*
- *il risanamento dei corpi idrici attraverso il miglioramento dello stato di qualità delle acque, con particolare attenzione a quelle destinate a particolari utilizzazioni, tra cui il consumo umano;*
- *il consumo sostenibile delle risorse idriche, in relazione all'uso e alle caratteristiche qualitative e quantitative della risorsa;*
- *l'equilibrio del bilancio idrico o idrologico;*
- *il mantenimento della capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché della capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;*
- *la mitigazione degli effetti delle inondazioni e della siccità;*
- *la tutela e recupero dello stato degli ecosistemi acquatici e terrestri e delle zone umide.*

La documentazione agli atti è stata quindi valutata ai fini della conformità agli obiettivi sopra riportati e a tal motivo, con nota ns. prot. 6203/2022, sono state richieste integrazioni tese a meglio chiarire i possibili impatti dell'impianto sul corpo idrico costiero denominato "Costa di Piombino", classificato nel PGA in stato ecologico "buono" e chimico "non buono" (legato alla presenza di CAS_7439-97-6 - Mercury and its compounds e CAS_36643-28-4 - Tributyltin-cation nella matrice acqua e CAS_7439-97-6 - Mercury and its compounds nella matrice biota). Il PGA fissa per questo corpo idrico l'obiettivo del raggiungimento del buono stato chimico al 2027 e il mantenimento dello stato ecologico buono.

Nella nota sopra richiamata sono state quindi evidenziate le principali problematiche relative allo stato di qualità del corpo idrico costiero connesse al progetto, sulle quali sono state chieste integrazioni, problematiche individuate:

- nel prelievo e restituzione dell'acqua di mare per soddisfare le esigenze di rigassificazione con un ΔT massimo pari a -7°C ;
- nel rilascio dalla FSRU di acqua con contenuto di cloro (compatibile con il limite indicato dalla normativa);
- nella possibile ri-sospensione dei sedimenti dovuta al flusso rilasciato dalla FSRU all'interno dell'area perimetrata come SIN, tenuto conto di una portata in ingresso ed in uscita alla FSRU di 5 mc/s con una velocità di 3,25 m/s, a profondità rispettivamente di -8 e -3 m;
- nelle perdite ed eventi accidentali.

Sempre nella stessa nota, come sostanziale strumento di verifica degli aspetti di cui sopra, si chiedeva che il monitoraggio ambientale fosse integrato con la matrice acque superficiali, in particolare acque marino costiere, da organizzare anche in conformità alle indicazioni di ARPAT, agenzia regionale preposta al monitoraggio ambientale.

Ciò premesso, preso atto della documentazione integrativa prodotta da parte di Snam, si precisa quanto segue.

Le integrazioni richieste sono state fornite per alcuni aspetti con risposte di tipo qualitativo ed in altri casi dettagliando le simulazioni prodotte. Il documento REL-VDO-E-00021 - *Richiesta Integrazioni- Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale* - riporta che "si può



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale

Bacini idrografici della Toscana, della Liguria e dell'Umbria

ragionevolmente ritenere che la qualità chimica del corpo idrico marino costiero non sia influenzata dalla presenza della FSRU nel porto. Considerazioni del tutto analoghe alle precedenti possono essere fatte per i valori che si ottengono in seguito alle simulazioni della dispersione della temperatura". Nella medesima relazione viene inoltre riportato che "in corrispondenza dello scarico delle acque di vaporizzazione, si riscontrano fenomeni di risospensione caratterizzati da ordini di grandezza non rilevanti (ordine dei millimetri)". Relativamente all'effetto cumulativo legato al mancato smaltimento del cloro viene altresì dichiarato (cfr. "Integrazioni alla relazione REL-AMB-E-00014-Studio modellistico di dispersione termica/chimica in fase di esercizio presso il terminal portuale di Piombino (LI)") che "le simulazioni prodotte hanno evidenziato come il bacino portuale sia un sistema aperto con i suoi cicli naturali di ricambio idrico che prevengono fenomeni di ristagno. Riguardo alle problematiche legate alle perdite ed eventi accidentali, nella relazione "REL-VDO-E-00021" par. 3.7 è riportato che "Durante l'esercizio della FSRU, saranno adottate le necessarie precauzioni operative per prevenire perdite o eventi accidentali." Nel proseguo della relazione sono quindi descritti i sistemi di controllo dell'impianto.

Per quanto riguarda il monitoraggio, la documentazione è stata opportunamente integrata. Nella relazione "REL-PMA-E-00001 Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale - Revisione a seguito integrazioni" par. 5.2, la significatività complessiva dell'impatto sulle acque marino costiere dovuta all'esercizio del Terminale FSRU e alla sua manutenzione viene valutata dal Proponente come bassa, rimandando tuttavia ("REL-VDO-E-00021" par. 3.6) al Piano di monitoraggio per un quadro completo dello stato di qualità delle acque ante-operam e per la verifica della sua evoluzione nel corso dell'operatività della FSRU.

In sintesi, quindi, quanto prodotto a integrazione sostanzialmente si concretizza attraverso la previsione del Piano di monitoraggio, quale strumento di valutazione e controllo permanente durante l'esercizio dell'impianto (cfr. par. 5.2.1 "REL-PMA-E-00001) dei potenziali effetti/impatti dell'esercizio del Terminale FSRU sul corpo idrico marino costiero.

Ciò premesso, per quanto di competenza non si ravvisano elementi ostativi alla realizzazione del FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti, ferma restando la necessità di un controllo continuo e specifico dei possibili impatti sulla matrice acqua attraverso il Piano di monitoraggio previsto.

Qualora da tale monitoraggio, al cui controllo sia in termini operativi che dei risultati dovranno provvedere gli enti istituzionalmente preposti, emerga un deterioramento del corpo idrico oppure impatti ambientali non previsti o di entità superiore rispetto alle previsioni, potenzialmente correlabili alla fase di esercizio del Terminale stesso, dovranno essere messe tempestivamente in opera opportune misure correttive e/o specifiche procedure al fine di rispettare il principio di non deterioramento previsto della citata Direttiva 2000/60/CE.



Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale Bacini idrografici della Toscana, della Liguria e dell'Umbria

Il Piano monitoraggio di dettaglio e i campionamenti dovranno essere trasmessi anche a questa Autorità per la verifica dell'evoluzione dello stato ambientale dei corpi idrici interessati.

Il Dirigente
Ing. Isabella Bonamini



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

Consigliere Donato Attubato
Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali
Dipartimento per il coordinamento amministrativo
segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@governo.it

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Convocazione seconda riunione della Conferenza dei Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter della l.241/90.contributi. **PARERE**

In riferimento al progetto in oggetto, Snam FSRU Italia ha trasmesso in data 6 ottobre 2022 la nota di risposta alle richieste di integrazione e chiarimenti dell'Istituto in merito allo studio di Valutazione di Impatto Sanitario (VIS) condotto dal proponente stesso, con il documento del 20/9/2022 protocollo n. 36063 insieme all'aggiornamento dello studio di VIS. Inoltre, ai fini delle osservazioni fatte dall'ISS, il proponente ha anche trasmesso lo studio aggiornato sulle emissioni e ricadute atmosferiche determinate dalle attività di progetto.

Il documento revisionato di VIS è stato successivamente aggiornato il giorno 7 ottobre (rev 2) e infine il giorno 10 ottobre (rev 3) per correggere alcuni refusi presenti nella documentazione integrativa inviata.

L'ISS riconosce la straordinaria importanza del progetto; la mancata esecuzione o anche un ritardo consistente potrebbe avere conseguenze produttive, sociali, economiche gravi, con verosimili consistenti ricadute negative sulla salute di diversi gruppi di popolazione in Italia. Per contro, gli eventuali impatti sanitari legati alla costruzione ed esercizio del FSRU hanno valenza essenzialmente locale. Questa "asimmetria" rende ancora più imperativa l'identificazione di misure e azioni che (i) mitigano le emissioni nocive e i conseguenti impatti sanitari e (ii) assicurino, nelle fasi di costruzione e durante i tre anni di esercizio, una continua e attenta sorveglianza dell'esposizione della popolazione a fattori di rischio e dell'andamento di patologie di possibile rilievo, attraverso un costante monitoraggio.

In merito al sistema di classificazione degli impatti ed alla loro significatività, si rileva che il proponente condivide quanto espresso dall'ISS relativamente alla metodologia adottata, che richiederebbe una maggior condivisione delle scelte con il territorio. Tuttavia il proponente afferma che i tempi stretti per elaborare e presentare il progetto non hanno consentito di avere una



interlocuzione con i diversi *stakeholders*. (A questo proposito, si nota che anche l'ISS si è trovato a produrre le sue valutazioni in tempi molto ristretti). Si confida che questo rapporto di collaborazione, anche auspicato dal proponente, possa essere instaurato a valle delle procedure straordinarie per l'autorizzazione del progetto, durante il periodo della sua realizzazione e successivo esercizio.

Il proponente ha effettuato gli approfondimenti richiesti in merito alla fase di cantiere, dettagliando e correggendo alcuni aspetti del primo documento VIS. In particolare è stato valutato, come richiesto, lo scenario emissivo per traffico terrestre indotto dalle attività sia del terminale sia delle opere connesse, anche rispetto a tipologia di mezzi di trasporto, sia camion che autovetture, della classe Euro IV e dai mezzi di cantiere. Sono state anche prodotte le tabelle per chiarire le fonti di dati di alcuni calcoli. Si rileva qualche residuo refuso sulle unità di misura nelle tabelle 4.8 e 4.16 (i valori riportati sono g/km e non kg/km come indicato). Si rileva una sottostima relativamente alle emissioni totali da mezzi di cantiere per le attività del terminale. Le stime delle emissioni totali dovrebbero essere leggermente superiore e pari a 0,098 t e 0,15 t per SOx e PTS rispettivamente, invece di 0,01 t di SOx e 0,14 t PTS stimate dal proponente.

Si ritiene e si prescrive che, come proposto dal proponente, per i mezzi di trasporto pesanti, durante tutte le fasi di cantiere, siano utilizzati solo mezzi a bassa emissione di classe Euro VI.

In riferimento alle emissioni di polveri da cumuli per le attività di cantiere relative alle opere connesse, il proponente ha prodotto l'approfondito richiesto, fornendo gli elementi per applicare la formula, utilizzata per la stima, del documento EPA AP42 Fifth Edition. Il valore di peso specifico del terreno fornito sembra essere basso; il peso specifico varia secondo la tipologia di terreno tra 1,6 t/m³ e 2 t/m³. Utilizzando questi valori si ha una emissione di polveri variabile tra 160 e 200 kg per la movimentazione dei 100.387 m³ di materiali.

Nel complesso pare necessario, durante la fase di cantiere, adottare tutte le azioni utili alla riduzione delle emissioni determinate dalla movimentazione. Quindi insieme alle misure elencate dal proponente (bagnature gomme, umidificazione area cantiere, piste, controlli vari, ecc.), è necessario prevedere la copertura dei mezzi adibiti al trasporto dei materiali, al fine di evitare la dispersione di polveri nelle aree adiacenti il cantiere e in aree più distanti non incluse nello studio di impatto.

Fase di esercizio

Per la fase di esercizio il proponente ha effettuato l'approfondimento per la simulazione e dispersione degli inquinanti emessi in aria. Tale approfondimento ha preso in considerazione lo scenario che considera i 4 rimorchiatori utilizzati per le fasi di manovra delle navi metaniere ed è



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

stato ampliato considerando anche gli altri inquinanti emessi durante le attività del progetto, nello specifico oltre a NO_x, NO₂, CO e PM₁₀, PM_{2,5} già valutati, il proponente ha esteso la valutazione anche a SO₂ e microinquinanti (metalli pesanti, NMVOC, IPA e PCDD/F).

La valutazione per gli inquinanti aggiunti nella VIS aggiornata è stata condotta solo per le emissioni dei rimorchiatori in quanto sia la FSRU sia le navi metaniere sono alimentate esclusivamente a gas. Per queste ultime unità navali le emissioni considerate sono solo NO_x, NO₂ e Polveri, considerate conservativamente come PM₁₀ e PM_{2,5}. Considerato quindi quanto dichiarato dal proponente, si richiede che le navi metaniere che riforniscono la FSRU siano solo navi alimentate a gas naturale.

Inoltre il proponente, come richiesto in riferimento alle emissioni di NO₂, ha effettuato un'analisi del contributo distinto delle ricadute alle tre principali sorgenti del progetto ovvero la FSRU, la nave metaniera ed i 4 rimorchiatori.

Il proponente ha effettuato, come nel primo studio, due tipi di simulazioni: 1) uno conservativo che viene utilizzato per stimare le concentrazioni massime orarie e giornaliere dei macroinquinanti considerati, 2) uno medio che considera 1/7 delle concentrazioni dello scenario massimo di cui al punto 1), ipotizzando quindi l'arrivo di 1 nave metaniera a settimana. Quest'ultimo scenario è utilizzato per la stima della media annuale delle concentrazioni per tutti i macroinquinanti, ovvero NO₂, PM₁₀ e PM_{2,5} e SO₂.

Sempre relativamente alle richieste, il proponente ha effettuato un approfondimento delle condizioni meteorologiche del sito per individuare quelle che sono responsabili delle situazioni di massima ricaduta degli inquinanti nelle aree di interesse per l'esposizione della popolazione.

I risultati evidenziano quanto segue.

L'analisi meteorologica è stata condotta sulla base dei valori predetti dal modello meteorologico, validato confrontando le stime con le osservazioni della stazione meteo di Venturina, collocata nelle vicinanze. L'accordo è buono, ma considerata la peculiarità del posizionamento del porto di Piombino, dietro un promontorio, si ritiene necessaria l'installazione di una stazione meteorologica nel porto al fine di rilevare nel dettaglio i parametri meteorologici e controllare il verificarsi delle situazioni ritenute più gravose per l'esposizione della popolazione.

Si sottolinea che nella zona di Piombino non sono monitorati né l'SO₂ né il PM_{2,5}. Questo è un fattore critico, in quanto non è possibile valutare il contesto di qualità ambientale preesistente nel quale insisteranno le emissioni aggiuntive del FSRU per questi due inquinanti associati anche alle attività dell'impianto.



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

Per gli ossidi di azoto, cautelativamente considerati come NO_2 , le ricadute nelle aree di interesse per la popolazione innalzano le medie annuali tra $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ a $0,50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Di maggior rilevanza sono le situazioni relative ai massimi di ricaduta delle concentrazioni orarie e giornaliere, variabili tra $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ e $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$, per la media oraria, e $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ - $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per la media giornaliera. Nelle aree portuali e industriali di Piombino le concentrazioni massime orarie stimate dalla modellistica raggiungono punte di $300 \mu\text{g}/\text{m}^3$. L'analisi del contributo sulla massima ricaduta oraria distinto per tipologia di sorgente evidenzia l'apporto predominante da parte dei rimorchiatori (90% circa), seguito dalla FSRU (10% circa) e dalla nave metaniera (< 1-2%). L'analisi meteorologica ha identificato le condizioni che determinano i valori massimi di ricaduta, prevalenti nelle ore serali/notturne (22.00) nella stagione autunnale. Tuttavia, poiché l'attività dei rimorchiatori è stata simulata solo durante le ore notturne, i massimi di ricaduta possono essere individuati unicamente in questo intervallo orario. Inoltre, è stato dichiarato dal proponente che, mentre per il periodo estivo i rifornimenti saranno condotti nelle ore notturne per non interferire con il traffico dei traghetti, nel periodo invernale/autunnale le attività di rifornimento potranno essere condotte anche nelle ore diurne. Di conseguenza si rende necessaria un'analisi di quali condizioni meteo portino alle ricadute più gravose che determinano un impatto sulle aree abitate durante le ore diurne. Questa analisi è da ampliare a tutti gli inquinanti simulati, non solo agli ossidi di azoto.

Sarebbe utile inoltre valutare a quale percentile della distribuzione delle medie orarie e delle medie giornaliere si colloca il superamento del valore di riferimento della media oraria pari a $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (D.Lgs 155/2010) e quello della media giornaliera di $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Air Quality Guideline WHO 2021).

Per le polveri, interpretate tutte come PM_{10} e di queste 85% ipotizzato di $\text{PM}_{2,5}$, le massime concentrazioni medie giornaliere, che si aggiungono al background, sono tra $0,15$ - $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$, considerando il 90,4° percentile per il confronto con il limite massimo giornaliero di $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ come da decreto D.Lgs 155/2020, e tra $0,5$ - $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ considerando il 99° percentile delle ricadute e interpretandolo per un confronto con la raccomandazione dell'OMS di $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Per il $\text{PM}_{2,5}$ le ricadute massime giornaliere sono stimate tra $0,5$ - $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$, e $0,04$ - $0,07 \mu\text{g}/\text{m}^3$ il contributo delle concentrazioni medie annuali.

Per l'anidride solforosa SO_2 il contributo è solo dalle emissioni dei 4 rimorchiatori. La mappa di ricaduta delle massime medie orarie varia tra 50 e $250 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nelle aree con presenza di popolazione, quelle medie giornaliere massime, sempre nelle stesse aree di interesse per l'esposizione della popolazione, oscillano tra 20 e $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (si noti che $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ è la raccomandazione delle *Air Quality Guidelines* OMS 2021).



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

In riferimento ai macroinquinanti sopra analizzati si rileva complessivamente un impatto legato alle attività del rigassificatore con particolare riguardo alle emissioni dei rimorchiatori. Le situazioni analizzate dal proponente rappresentano scenari massimi sulla base di assunzioni conservative che non si verificano quotidianamente; tuttavia quanto stimato suggerisce l'adozione di tutte le misure tecnologiche e gestionali atte alla riduzione dell'esposizione stimata. Tra queste devono essere nello specifico identificate le condizioni meteorologiche che rappresentano condizioni gravose per l'esposizione della popolazione in modo da evitare la concomitanza con le operazioni di rifornimento da navi metaniere. Tra le misure di mitigazione tecnologiche si ritiene che debba essere considerata l'installazione di sistemi di abbattimento delle emissioni dei rimorchiatori, o l'utilizzo di carburanti meno inquinanti.

Per i microinquinanti NMVOC, IPA, metalli e PCDD/F l'approfondimento del proponente ha prodotto le stime di concentrazione massima, senza tuttavia mostrare mappa e posizionamento di queste. Per la stima delle emissioni della tabella 4.26 del documento VIS rev. 1, sarebbe utile avere le informazioni sul consumo di combustibile dei rimorchiatori. Una specifica in tal senso sarebbe utile a completare la comprensione delle simulazioni condotte. I risultati del modello di dispersione mostrano concentrazioni massime che sembrano essere, per ciascun contaminante preso singolarmente, lontane dai valori di riferimento *health based*, come riportati nella tabella 4.27 dello stesso documento. Le aree di massima ricaduta, che non sono state fornite, verosimilmente si collocano nelle aree di massima ricaduta di PM₁₀ e PM_{2,5}, essendo il particolato il vettore di questi contaminanti, tranne per NMVOC. Sarebbe utile disporre della mappa di ricaduta per questi inquinanti.

Per le deposizioni gli approfondimenti indicano un impatto trascurabile degli inquinanti di interesse, ovvero metalli pesanti, PCDD/F e IPA come benzo[a]pirene. Le stime mostrano sempre concentrazioni ampiamente più basse di qualsiasi valore di riferimento adottato. Si ricorda che l'Italia non ha norme su questo aspetto e per le deposizioni i confronti sono effettuati rispetto ai riferimenti adottati da altri paesi Europei (come indicato dal proponente) o da quanto suggerito nella letteratura scientifica.

A conclusione della valutazione degli impatti determinati dalle simulazioni di dispersione e ricaduta secondo gli scenari scelti dal proponente, si ritiene necessaria l'implementazione della rete di monitoraggio della qualità dell'aria con altre due stazioni da collocare nell'area residenziale di Piombino, indicate approssimativamente nelle due aree all'interno dei cerchi rossi della figura 1 sottostante, dove il triangolo azzurro individua la stazione meteorologica che dovrà essere aggiunta al sistema di monitoraggio ambientale.

Le due stazioni dovranno misurare tutti gli inquinanti NO_x, NO₂, SO₂, PM₁₀, PM_{2,5} e BTX ed effettuare la caratterizzazione del particolato per PCDD/F, IPA, metalli pesanti, secondo una

periodicità bimensile condotta su filtri di particolato PM₁₀ e PM_{2,5} raccolti nei giorni di arrivo e partenza delle navi metaniere, e del giorno prima e successivo alla partenza delle stesse.

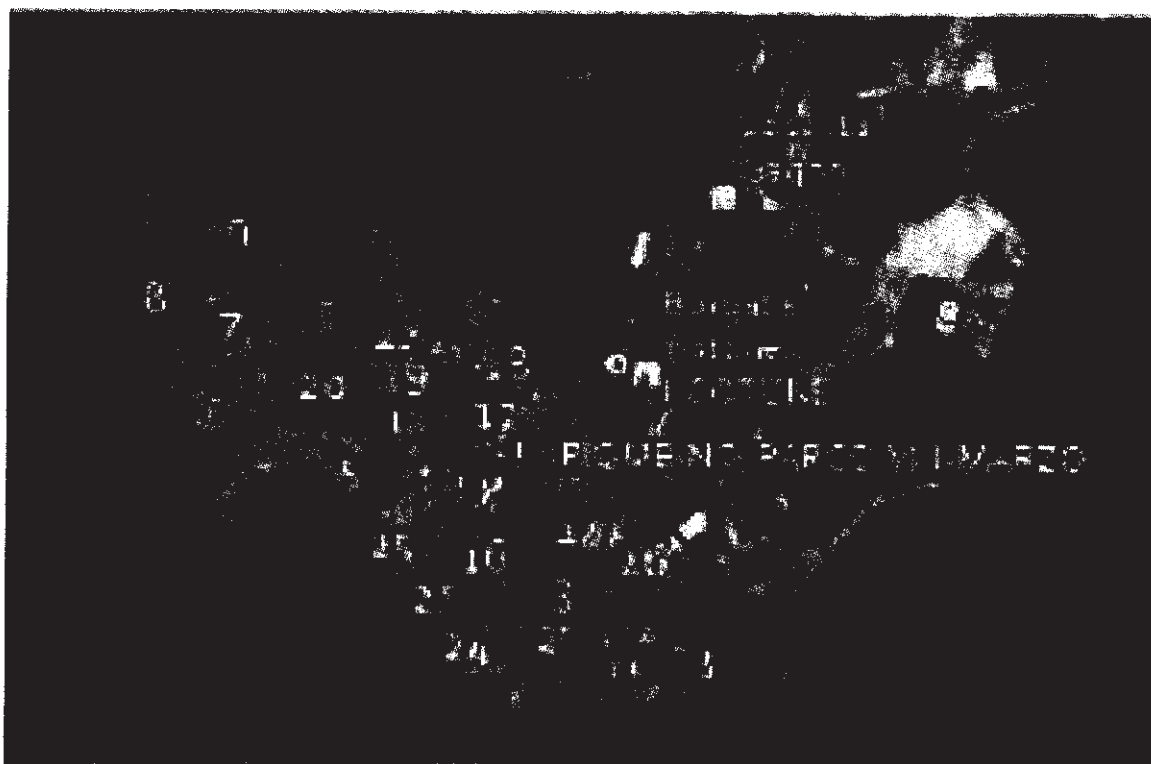


Figura 1: cerchi rossi rappresentano le due aree dove collocare le due stazioni di misura della qualità dell'aria aggiuntive. Il triangolo azzurro la posizione approssimativa della stazione meteo richiesta nel porto

Riguardo alle richieste di integrazione per la parte di **valutazione tossicologica**, il Proponente ha evidenziato tutti i possibili inquinanti coinvolti considerando principalmente NO₂, particolato e SO₂ di cui ha riportato una sintesi degli aspetti tossicologici. Riguardo ai microinquinanti (metalli, IPA, PCDD/F e NMVOC) dovuti alle emissioni dei rimorchiatori è stato riportato il valore massimo di ricaduta e la relativa valutazione del rischio, senza però evidenziare le caratteristiche dei profili tossicologici cancerogeni e non. Come richiesto, è stato inserito il rationale attraverso il quale si è giunti alla conclusione che l'esposizione inalatoria è la via principale di esposizione, attraverso la descrizione delle possibili ricadute al suolo degli inquinanti che risultano a livelli bassi ed interessano zone limitate: l'approccio è condivisibile. Inoltre il Proponente si rende disponibile ad eseguire ulteriori approfondimenti in tal senso anche con l'esecuzione di dedicate attività di monitoraggio. Come richiesto è stato aggiornato il testo con i valori di riferimento del



AQG 2021 dell'OMS ma si ribadisce che quelli indicati dal D.Lgs. 155/2010 sono limiti ambientali non di protezione della salute. Nel considerare lo stato attuale della qualità dell'aria sono stati aggiornati i dati al 2021 prendendo in considerazione anche le misurazioni degli altri inquinanti evidenziati, quando disponibili.

Nel calcolo dell'HI cumulativo relativo all'emissione dell'opera tutti gli inquinanti (NO₂, particolato, SO₂ metalli, IPA, PCDD/F e NMVOC) sono stati considerati come unico gruppo, a prescindere dal meccanismo di azione e principale organo target. Tale approccio è condivisibile come "Tier 0" (vale a dire il più conservativo) in quanto, nel caso dell'emissione dell'opera, si ha un HI<1¹ (=0,21) il cui contributo principale è dato da SO₂ (HQ= 0,075). L'apporto dei microinquinanti all'HI cumulativo è generalmente limitato, fatta eccezione per gli NMVOC che hanno un HQ= 0,071.

Riguardo il rischio cancerogeno il proponente ha riportato un Risk Index (RI) cumulativo pari a $1,52 \cdot 10^{-4}$, superiore al valore di riferimento di rischio incrementale $1 \cdot 10^{-5}$. L'apporto principale, che determina il superamento del valore di riferimento, è dovuto al PM_{2,5}, per il quale il valore è $1,4 \cdot 10^{-5}$, superiore anche al valore di $1 \cdot 10^{-6}$ valore di rischio incrementale di riferimento per una singola sostanza con attività cancerogena. E' tuttavia necessario considerare che a causa dell'approccio conservativo utilizzato la valutazione dovrebbe essere sottoposta ad un *refinement*. Come indicato anche nelle Linee guida VIS_ISS del 2019, l'utilizzo delle Unit Risk o IUR (Inhalation UR), considerate da US EPA per il calcolo del rischio cancerogeno, presuppone una estrapolazione lineare alle basse dosi per stimare il numero di casi di tumore atteso in una popolazione esposta; tale scelta è molto conservativa e affetta da notevoli incertezze². Inoltre in questo caso la UR del PM_{2,5} è stata calcolata convertendo il valore del RR epidemiologico per il tumore polmonare individuando l'incremento di tale patologia a seguito di un'esposizione per tutta la vita (0-70 anni) a $1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ di PM_{2,5}. Questa procedura di conversione di RR in UR è tuttavia raramente applicata ("Linee Guida per la Valutazione Integrata di Impatto Ambientale e Sanitario (VIAS) ISPRA, 2016) nelle procedure di autorizzazione ambientale (VAS, VIA, AIA).

Date le incertezze legate all'approccio considerato dal Proponente, per effettuare il *refinement* questo Istituto ha considerato le AQG del 2021 dell'OMS, che riportano i valori di riferimento per la protezione della salute per il PM_{2,5}, derivati da un insieme di studi di coorte condotti in varie parti del mondo, considerando tutti gli effetti sulla salute inclusi quelli cancerogeni. Nel documento è riportato che un livello di $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ risulta proteggere per esposizioni di lungo termine (lifetime) anche in relazione ai possibili effetti cancerogeni. Aspetto rilevante è la durata temporale

¹ Si ricorda che in HI<1 non configura rischi per la salute da esposizione combinata.

² Le conoscenze scientifiche sui meccanismi biologici fondamentali implicati nel processo di cancerogenesi non permettono di predire in termini quantitativi, attraverso un modello matematico, gli esiti dell'esposizione a basse dosi di un cancerogeno; inoltre l'estrapolazione lineare utilizzata dall'EPA è dipendente dal modello matematico utilizzato per le estrapolazioni.



dell'esposizione prevista per questo impianto, che sarà funzionante per 3 anni. Quindi si ritiene che l'indicazione data dal calcolo dell'HQ per il $PM_{2,5} < 1$ ($=0,013$), come contributo all'HI cumulativo, sia sufficientemente protettivo considerando la ricaduta massima stimata di $0,067 \mu g/m^3$ e utilizzando i valori di riferimento dell'OMS per stimarne gli effetti.

Se si analizza la qualità dell'aria *ante operam*, e considerando tutti gli inquinanti disponibili in un unico gruppo, l'HI cumulativo è $\gg 1$. Il *refinement* di questa stima, presupponendo di considerare raggruppamenti più informativi, evidenzia che il contributo maggiore (88%) è dovuto alla somma di particolato ($PM_{2,5}$ e PM_{10}) e NO_2 , che appartengono allo stesso gruppo, avendo come bersaglio l'apparato respiratorio. A questi dovrebbe essere sommato anche il possibile apporto dell' SO_2 , di cui non si hanno i valori di background nell'area in quanto non monitorato. Per questi inquinanti anche i singoli HQ sono comunque maggiori di 1. Al contrario, i micro-inquinanti danno un apporto limitato all'indice di rischio cumulativo. Questa valutazione di HI cumulativo evidenzia quindi una situazione di criticità della qualità dell'aria per particolato e ossidi di azoto per l'area, indipendente dall'opera.

Sempre in fase *ante operam*, per il rischio cancerogeno il valore di RI cumulativo è di $3,8 \cdot 10^{-3}$, superiore al limite di $1 \cdot 10^{-5}$: il contributo maggiore è attribuibile al $PM_{2,5}$ (tab.6.7 rel.3). I livelli di background indicano anche Benzene e Arsenico come di interesse per l'area. Anche in questo caso valgono le considerazioni fatte in precedenza relativamente all'opportunità di utilizzare i valori di riferimento indicati nelle AQG dell'OMS del 2021, come fatto per il calcolo di HI. Si fa comunque presente che il livello usato è lo stesso del PM_{10} , poichè a Piombino anche il $PM_{2,5}$ non è monitorato.

Ai fini della verifica delle valutazioni fatte, si richiama quindi la necessità di attuare un accurato piano di monitoraggio *ante operam*, per gli inquinanti attualmente non monitorati, e quindi *post operam*, come più avanti dettagliato nelle prescrizioni.

Per quanto riguarda i profili di salute ante operam, va osservato quanto segue.

Gli indicatori aggiornati per il quinquennio più recente di disponibilità dei dati prodotti dall'ISS per gli esiti della mortalità e delle ospedalizzazioni (in termini di ricoverati), evidenziano elementi di criticità per la popolazione di Piombino che riguardano tanto il profilo di salute generale, che quello specifico per i fattori di rischio rilevanti per l'opera. In sintesi, i risultati più rilevanti si osservano per la mortalità con eccessi di rischio in entrambi i generi per l'insieme delle cause e per le malattie cardiovascolari (negli uomini con stima incerta); per le ospedalizzazioni gli eccessi di rischio in entrambi i generi riguardano l'insieme dei tumori maligni (nel genere femminile l'eccesso di rischio è evidente anche nella mortalità) e per le malattie dell'apparato digerente. Per quanto riguarda i profili di salute specifici, eccessi di rischio in entrambi i generi ed in entrambi gli esiti si osservano per l'insieme delle malattie cardiovascolari (e per loro sottogruppi, in



particolare per l'esito dell'infarto miocardico acuto) ed è inoltre presente un eccesso di rischio per i tumori della trachea, bronchi e polmoni nel genere maschile in entrambi gli esiti (per i ricoverati con stime incerte). Si rammenta che i profili di salute specifici si riferiscono alle patologie identificate in relazione sia al profilo tossicologico degli inquinanti d'interesse nel caso in esame (limitatamente a PM, NO_x, SO₂, IPA) anche tenendo conto delle vie di esposizione possibili, sia alle evidenze eziologiche consolidate di natura epidemiologica relative agli stessi inquinanti.

I livelli di esposizione medi annui agli inquinanti d'interesse sanitario, stimati come conseguenti alle emissioni dall'opera in esame, sono relativamente contenuti. Inoltre, è previsto che l'opera stessa permanga in loco per tre anni. Ne consegue che l'impatto sulla salute della popolazione residente per esiti di lungo termine possa essere considerato limitato.

Gli scenari di esposizione corrispondenti alle emissioni ripetute per brevi periodi (4 ore con periodicità settimanale) in corrispondenza delle operazioni dei rimorchiatori previsti per l'opera in esame fanno prevedere, invece, il possibile determinarsi di condizioni critiche per gli esiti a breve termine in relazione in particolare all'esposizione a NO₂ (contaminante per il quale si prevedono i picchi di esposizione più elevati in corrispondenza delle attività dei rimorchiatori).

Per quanto riguarda le attività di monitoraggio epidemiologico durante la fase di esercizio in relazione agli elementi sopra riportati, si osserva quanto segue.

Le assunzioni sottese alla modellistica previsionale e le incertezze associabili alle strategie di gestione del rischio³ rendono necessaria l'implementazione del monitoraggio includendo attività epidemiologiche di tipo analitico nella forma di sorveglianza (ove per sorveglianza epidemiologica si intende la raccolta sistematica e continua di informazioni e dati, e la loro organizzazione per fini decisionali), con particolare attenzione agli esiti a breve termine. Ciò risulta importante anche in relazione al possibile effetto combinato di miscele di inquinanti sugli stessi esiti di salute. È necessaria quindi l'implementazione di un sistema di sorveglianza epidemiologica locale in grado di valutare se, ai picchi dei livelli di concentrazione degli inquinanti registrati dalle stazioni di monitoraggio aggiuntive, seguano nei giorni successivi, segnali di rischio per patologie d'interesse a breve termine (in particolare, ma non limitatamente, per quelle respiratorie, quali ad esempio l'asma). L'emergere di eventuali segnali di allarme dal sistema di sorveglianza epidemiologica dovrà portare ad una revisione dei piani di gestione delle modalità di esercizio dell'opera.

Si sottolinea, altresì, che un'area vasta del territorio di Piombino risulta essere anche un Sito d'Interesse Nazionale per le bonifiche e che, in relazione ai complessi scenari di esposizione a

³ Il proponente indica al riguardo: 'l'attuazione di idonei piani di mitigazione al fine di ridurre/annullare il numero dei superi orari di SO₂, così come per gli NO_x, non potrà prescindere da un virtuoso e continuo affinamento del bilanciamento tra le condizioni meteo attese e la pianificazione gli slot di ingresso/uscita delle metaniere.'



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

contaminanti pregressi (sia nei contesti occupazionali che in quelli ambientali), si possono essere verificati rischi e impatti sulla salute dei lavoratori e dei residenti fino ad oggi non valutati tramite approcci epidemiologici di tipo analitico. Per delineare un quadro d'insieme del possibile contributo dei determinanti ambientali nel corso del tempo al profilo di salute della popolazione residente e per rispondere alle legittime richieste di informazioni al riguardo da parte della comunità locale, è quindi importante che, come già richiamato nel documento prodotto dall'ISS (20/9/2022 protocollo n. 36063), il previsto studio di coorte residenziale venga effettivamente implementato. Si ricorda infatti, che la Regione Toscana ha definito un programma di 'Approfondimento epidemiologico delle popolazioni residenti in 6 comuni Siti di Interesse Nazionale (SIN) della Regione Toscana' (Delibera n.934 del 20-07-2020). In particolare l'Azione N° 5 di tale programma prevede le seguenti attività: *"Approfondimento sui dati contenuti nel V° rapporto dello studio SENTIERI e riguardanti i 4 SIN della Toscana – (tra i quali si trova il SIN di Piombino, che include il solo comune di Piombino) -. L'approfondimento è effettuato attraverso uno studio epidemiologico di coorte residenziale (microgeografico) prendendo in considerazione tutte le patologie studiate dallo studio SENTIERI e tenendo in considerazione gli indici di deprivazione socio-economica. L'obiettivo dell'approfondimento è quello di comprendere con maggiore precisione la distribuzione delle criticità di salute nella popolazione e sul territorio, e la vulnerabilità della popolazione rispetto ai fattori di rischio. In pratica si prevede di individuare con maggiore precisione la popolazione coinvolta nelle problematiche di salute e caratterizzare le zone geografiche nelle quali sono presenti le principali criticità di salute"*. Lo studio di coorte residenziale dovrebbe avere sia valenza retrospettiva che prospettica ed essere basato su valutazioni delle esposizioni ai determinanti ambientali possibilmente su base individuale, avendo la possibilità in termini prospettici di utilizzare i dati di esposizione agli inquinanti in atmosfera in base alle misure di concentrazione acquisite dalle centraline di qualità dell'aria aggiuntive previste. Il contributo del proponente alle attività epidemiologiche nel corso del monitoraggio dovrebbe limitarsi al sostegno economico delle stesse (se ritenuto utile) e per quanto sia ritenuto utile e nella misura richiesti dagli enti pubblici incaricati di effettuarle.

Per quanto concerne la richiesta di integrazione della **valutazione ecotossicologica** assente nella prima documentazione, il proponente ha provveduto a fornire tutta la documentazione necessaria. Saranno effettuati monitoraggi ecotossicologici (inclusi quelli eco-genotossicologici) per la fase *"ante operam"*, per la fase di cantiere (messa in opera del metanodotto) e di esercizio.

I saggi saranno eseguiti su tutte le matrici ambientali rappresentative dell'opera, nello specifico: per le acque marine costiere sono previsti i saggi con *Vibrio fischeri*, con l'alga *Pheodactylum tricorutum* ed i seguenti test di genotossicità: Comet Assay, il test del micronucleo (MN test) e il test di Ames; per la matrice suolo (top soil), si eseguiranno saggi di fitotossicità, saggi di tossicità



acuta e cronica ed un saggio di eco-genotossicità (Ames test); per l'acqua di falda, saranno eseguiti i saggi con *Daphnia magna*, il Fish Embryo toxicity test (importante per effetti su sviluppo e riproduzione), il saggio cronico con *Pseudokirchneriella subcapitata* ed il test di genotossicità (Comet o Ames).

Tenendo conto della rilevanza dell'opera e della tipologia di contaminanti potenzialmente emessi per quanto riguarda le acque marino-costiere si suggerisce di effettuare i test sia nella colonna d'acqua che nel sedimento e di aggiungere anche il saggio di embriotossicità su "*Paracentrotus lividus*" già previsto dal DM 173/2016.

Alla luce di quanto sopra esposto, questo Istituto è dell'avviso che la realizzazione del progetto, anche tenuto conto della sua contingente rilevanza strategica a livello nazionale, sia condizionale all'adozione delle seguenti prescrizioni, relative all'esercizio triennale con una nave di rifornimento a settimana:

- I mezzi di trasporto pesanti per le attività di cantiere sia per il terminale sia per le opere connesse devono essere mezzi a basse emissioni (Euro VI).
- I mezzi adibiti al trasporto dei materiali devono essere coperti.
- Le navi metaniere che riforniscono la FSRU devono essere navi alimentate a gas naturale
- deve essere installata una stazione meteorologica nel porto in prossimità dell'area di posizionamento della FSRU, già in fase *ante operam*.
- Deve essere prodotto un report di dettaglio delle condizioni meteorologiche, sulla base dei dati misurati dalla stazione di cui sopra, al fine di individuare le condizioni più sfavorevoli per la ricaduta degli inquinanti in aree abitate ed evitare le operazioni durante tali condizioni.
- Devono essere installate due stazioni di misura della qualità dell'aria posizionate in aree abitate, indicativamente all'interno dei due cerchi rossi della figura 1 di questo documento. Le due stazioni devono effettuare la misura completa degli inquinanti (NO_x, NO₂, SO₂, PM₁₀ e PM_{2,5}, BTX) e dovranno essere operative *ante operam* per consentire di valutare se le variazioni degli inquinanti *ante e post operam* sono in linea con le attese.
- Deve essere effettuata la caratterizzazione chimica del particolato PM₁₀ e PM_{2,5} relativamente ai metalli pesanti, IPA e PCDD/F (* lista in calce al documento), inizialmente con cadenza bi-mensile, su filtri giornalieri raccolti presso le due stazioni aggiunte, in corrispondenza dei giorni di arrivo e partenza delle navi metaniere e di attività dei rimorchiatori per le operazioni a supporto delle metaniere. Detta caratterizzazione, sulla base del programma di arrivo delle navi, dovrà essere condotta anche nel giorno precedente e in quello successivo all'allontanamento della nave.

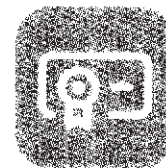


- Dovrà, nella fase *ante operam*, essere approfondito lo studio di dispersione per tutti gli inquinanti anche in relazione alle ore diurne, considerato che nei periodi diversi da quello estivo, prevalentemente l'arrivo delle metaniere sarà in orario diurno e prodotto un report di dettaglio. Questo scenario non è stato simulato dal proponente.
- Dovrà essere implementato lo studio di coorte residenziale, come già previsto dalla Regione Toscana nel programma di 'Approfondimento epidemiologico delle popolazioni residenti in 6 comuni Siti di Interesse Nazionale (SIN) della Regione Toscana' (Delibera n.934 del 20-07-2020).
- Dovranno essere condotte attività epidemiologiche di tipo analitico nella forma di sorveglianza con attenzione agli esiti a breve termine per esposizioni a NO₂, SO₂ e PM₁₀ e PM_{2,5}.
- Per le indagini ecotossicologiche il piano di monitoraggio proposto dal proponente deve essere integrato con le indagini sulle acque marino-costiere effettuando i test sia nella colonna d'acqua che nel sedimento e di aggiungere anche il saggio di embriotossicità su "Paracentrotus lividus" già previsto dal DM 173/2016.
- Deve essere verificata la possibilità di installare sistemi di abbattimento delle emissioni dei rimorchiatori.

Il Direttore Del Dipartimento
Ambiente e Salute
Dott. Marco Martuzzi

M.E.Soggiu
L.Achene
E.Beccaloni
F.M.Buratti
M.Carere
I.Lacchetti
R.Pasetto
E.Testai

MARCO
MARTUZZI
13.10.2022
11:55:47
GMT+01:00



(*) Lista degli inquinanti da determinare nel PM₁₀ e PM_{2,5}

PCDD/F

2,3,7,8 - TCDD
1,2,3,7,8 - PCDD



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

1,2,3,4,7,8 - HxCDD
1,2,3,6,7,8 - HxCDD
1,2,3,7,8,9 - HxCDD
1,2,3,4,6,7,8 - HpCDD
OCDD
2,3,7,8 - TCDF
1,2,3,7,8 - PCDF
2,3,4,7,8 - PCDF
1,2,3,4,7,8 - HxCDF
1,2,3,6,7,8 - HxCDF
2,3,4,6,7,8 - HxCDF
1,2,3,7,8,9 - HxCDF
1,2,3,4,6,7,8 - HpCDF
1,2,3,4,7,8,9 - HpCDF
OCDF

IPA

Benz[a]antracene
Dibenz[a, h]antracene
Benzo[h]fluorantene
Benzo[j]fluorantene
Benzo[k]fluorantene
Benzo[a]pirene
Dibenzo[a, e]pirene
Dibenzo[a, h]pirene
Dibenzo[a, i]pirene
Dibenzo[a, l]pirene
Indeno [1,2,3-cd] pirene
Fenantrene
Fluorantene
Pirene

Metalli

Arsenico	Cromo
Piombo	Cadmio
Nichel	Rame
Vanadio	Selenio
Zinco	Mercurio



DIPARTIMENTO
AMBIENTE E SALUTE

Istituto Superiore di Sanità
Dipartimento /
Ambiente e Salute

Viale Regina Elena 299, 00161 – Roma (I)
Partita I.V.A. 03657731000
C.F. 80211730587

Telefono: 06 4990 1
Fax: 06 4938 7118
PEC: protocollo.centrale@pec.iss.it
Mail: web@iss.it

DEMANIO.AGDTU01.REGISTRO
UFFICIALE.0015394.13-10-2022.U



A G E N Z I A D E L D E M A N I O
Direzione Regionale Toscana Umbria
Sede di Livorno

Trasmesso via PEC
Non segue originale

Livorno, data del protocollo

A
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI
Il Rappresentante unico delle amministrazioni
statali
PEC: segreteria.dica@mailbox.governo.it

**Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).
Proponente SNAM FSRU Italia. Convocazione riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14 – *ter*, legge n. 241/90.**

Con nota prot. n. 23725 del 31.08.2022, la Presidenza del Consiglio dei Ministri ha chiesto alla Scrivente Agenzia il parere di competenza ai fini della formazione della volontà del "rappresentante unico" ai sensi della legge 241/90, art. 14 *ter*, nell'ambito della riunione istruttoria di coordinamento convocata per il giorno 13/10/2022, alle ore 10,30 in modalità telematica.

La Scrivente Direzione Regionale, esaminata la documentazione progettuale e le successive integrazioni depositate dalla società Snam, pubblicate sul sito della Regione Toscana nella sezione *Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino*, non rilevando motivi ostativi, esprime parere favorevole esclusivamente sotto l'aspetto dominicale, alla realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino) tramite l'ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto esistente.

Il suddetto parere rimane assoggettato alla regolarizzazione dell'utilizzo per le sole aree di *Demanio Pubblico per le Opere di Bonifica* utilizzate dalla società Snam e direttamente interessate dall'opera in oggetto, mediante stipula di apposito contratto di concessione con l'Agenzia del Demanio.



Via Lampredi 45 – 57121 – Livorno – Tel. 055.200.711 – Faxmail 06 50516066

e-mail: dre.ToscanaUmbria_STLI@agenziademanio.it
PEC: dre_toscanaumbria@pce.agenziademanio.it

Si ritiene utile precisare che il Terminale FSRU Piombino, che costituisce l'unità di stoccaggio e successiva vaporizzazione del gas naturale liquefatto, nonché il primo tratto di percorrenza della condotta DN 1200 (48") interposto tra la banchina e la costa, ricadono in ambito di Demanio Marittimo in gestione all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, competente in materia di rilascio delle concessioni demaniali marittime ricomprese nella propria circoscrizione in forza di quanto previsto dalla legge n.84/1994 e dal Codice della Navigazione.

Analogamente a quanto sopra, in relazione alla prevista messa in opera delle nuove condotte per il collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti, si rileva che il tracciato interessa, in termini di attraversamento in subalveo, il Fiume Cornia, Il Fosso del Tombolo ed ulteriori corsi d'acqua minori in ambito di Demanio Pubblico – Ramo Idrico, ad oggi inespugnabili, la cui gestione è delegata alla Regione Toscana settore Genio Civile Valdarno Inferiore, ente competente al rilascio dei titoli concessori.

Cordiali saluti

Il Responsabile
Alessandro Pasqualetti

PASQUALETTI ALESSANDRO
2022.10.13 13:01:14
DN=PASQUALETTI ALESSANDRO
C=IT
O=AGENZIA DEL DEMANIO
2.5.4.97*VATTI-06340881007
RSA/2048 Nts



ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI**Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali**

Prot.: 443685/RU

Roma, 3 ottobre 2022

A: PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
 Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali
segreteria.dica@mailbox.governo.it
d.attubato@palazzochigi.it

A: COMMISSARIO STRAORDINARIO PER IL
 RIGASSIFICATORE DI PIOMBINO
commissariostraordinariorigassificazione@postacert.toscana.it

e.p.c. A: DT V – TOSCANA E UMBRIA
dir.toscana-umbria.aagg.accise@adm.gov.it

A: UFFICIO DELLE DOGANE DI LIVORNO
dogane.livorno@adm.gov.it

OGGETTO: Emergenza Gas - *“FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti”*: intervento strategico di pubblica utilità, indifferibile e urgente, finalizzato all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale.

Procedimento Unico finalizzato al rilascio dell'Autorizzazione alla costruzione ed esercizio del progetto del rigassificatore e delle opere connesse, ai sensi dell'art. 5 del D.L. 17 maggio 2022 n.50, dell'art. 46 del D.L. 1° ottobre 2007, n. 159, e della legge n. 241 del 1990, con accertamento della conformità urbanistica, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità.

Proponente: SNAM FSRU ITALIA S.r.l., sede legale S. Donato Milanese (MI), partita I.V.A.: 11313580968. Parere Tecnico-fiscale.

Si fa riferimento alla nota n. PCM/DICA 23725 del 31 agosto 2022, con la quale è stato richiesto il parere di competenza di questa Agenzia al fine della formazione della volontà del *“Rappresentante Unico”* delle Amministrazioni Statali in merito al Procedimento Unico in oggetto menzionato.

00153 – Roma. Piazza Mastai, 12

Tel. +39 06 50246310

e-mail: dir.accise-energiescolli.energia@adm.gov.it PEC: dir.accise@pec.adm.gov.it



AGENZIA

ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI**Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali**

Il progetto in questione, presentato dalla proponente SNAM FSRU ITALIA S.r.l., denominato "FSRU Piombino e collegamento alla rete nazionale gasdotti" è finalizzato all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (*Floating Storage & Regasification Unit* - "unità FSRU") all'interno del porto di Piombino (LI) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto esistente.

La FSRU ha uno stoccaggio nominale di 170.000 metri cubi di Gas Naturale Liquefatto (GNL)¹, e sarà in grado di ricevere e rigassificare il GNL e di trasferirlo verso il punto di connessione alla Rete Gasdotti, posto in località Vignarca nel Comune di Piombino, a circa 8,8, km dal punto di ormeggio (individuato in corrispondenza della Banchina Est della Darsena Nord del Porto di Piombino).

In particolare, la condotta di connessione alla rete di trasporto nazionale contiene le apparecchiature di filtraggio e misura del gas naturale. L'impianto è previsto in ampliamento dell'esistente area trappola Snam Rete Gas del metanodotto Piombino-Torrenieri.

Il progetto comprende anche la predisposizione e l'adeguamento delle infrastrutture e delle opere connesse e funzionali (piattaforma e metanodotto) per la collocazione e il mantenimento in sito dell'unità FSRU e per il trasferimento a terra del gas naturale (GN)² derivante dalla vaporizzazione del GNL tramite condotta di connessione con la Rete Nazionale Gasdotti esistente.

Allo stato attuale è previsto che il Terminale entri in esercizio entro il marzo 2023.

Dalla relazione tecnica presentata³ risulta che l'impianto di stoccaggio e rigassificazione sarà completamente installato a bordo dell'Unità di rigassificazione "FSRU" nella quale verranno effettuate solo operazioni funzionali al processo di vaporizzazione.

La nave "FSRU" sarà rifornita *ship-to-ship* ad intervalli regolari (circa 5/7 giorni) da navi metaniere di provenienza extra UE e sarà in grado di stoccare fino a un massimo di 170.000 mc di GNL (in n. 4 serbatoi criogenici) ed assicurerà un flusso annuo di almeno 5 miliardi di Smc di gas naturale, dichiarato dall'istante equivalente a circa 1/6 della quantità di gas naturale oggi importata dalla Federazione Russa. Il terminale sarà anche in grado di rifornire, a sua volta, navi metaniere.

¹ Classifica doganale NC 2711 11 00

² Classifica doganale NC 2711 21 00

³ *Relazione relativa alla soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla rete nazionale di trasporto del gas naturale*, consultabile nel sito dedicato della Regione Toscana il cui indirizzo di accesso è <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificazione-piombino>



AGENZIA

ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI**Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali**

La qualità del GNL gestito dalla FSRU dipenderà dalle fonti di approvvigionamento internazionale ed il GNL in arrivo al terminale potrà essere di tipo leggero o pesante in base alle caratteristiche di composizione del prodotto in importazione.

Il rigassificatore "FSRU che, ha una capacità massima di rigassificazione di circa 880.000 Smc/h, ha una lunghezza totale di circa 293 metri e larghezza di circa 44 metri.

L'attività di rigassificazione prevede che il GNL fluisca dai serbatoi della nave metaniera ormeggiata al terminale ai serbatoi criogenici posti a bordo della FSRU, da dove sarà spillato e inviato alla Rete Nazionale, previa vaporizzazione controllata.

Per l'esercizio della FSRU saranno realizzati nel porto di Piombino (Banchina Est – Darsena Nord) gli impianti per lo scarico del gas vaporizzato dalla FSRU e sarà migliorato il sistema di ormeggio della banchina. Saranno inoltre realizzati a terra gli impianti di alimentazione elettrica e controllo del Terminale, il sistema antincendio ed il collegamento tra il sistema di scarico del gas dalla FSRU e il punto di ingresso nella rete di trasporto del gas naturale.

Premesso quanto sopra, tenuto conto di quanto rappresentato nella *Relazione relativa alla soluzione tecnica di collegamento della FSRU alla Rete Nazionale di Trasporto del Gas Naturale*, ed in attesa di assistere alla presentazione del progetto prevista durante la prima seduta della Conferenza di servizi, si evidenziano gli aspetti fiscali di interesse di questa Agenzia⁴.

Il GNL in ingresso alla FSRU sarà introdotto a seguito della presentazione di apposita dichiarazione doganale di importazione, ai sensi della vigente normativa unionale di cui al Reg. UE 952/2013, Reg. UE 2447/2015 e Reg. UE 2446/2015, nonché nazionale di cui al DPR 43/73 (Testo Unico Leggi Doganali), recante, tra l'altro, il valore del GNL importato nonché i dati quali-quantitativi rilevati a bordo delle navi metaniere e previsti dalle procedure internazionali di scarico⁵.

⁴ Al momento la società istante ha fornito elementi preliminari di valutazione in base ai quali non risulta pienamente possibile definire prescrizioni di dettaglio; pertanto, il presente parere fisserà unicamente le linee guida da rispettare ai fini della garanzia degli interessi erariali, sulla base dell'esperienza maturata nella gestione degli analoghi impianti già esistenti sul territorio nazionale.

⁵ Al fine di ottenere la misura di GNL realmente scaricato, tali dati andranno confrontati con le analoghe misure non fiscali rilevate a bordo della piattaforma.

La procedura attualmente utilizzata in analoghi impianti già esistenti sul territorio nazionale prevede che il prodotto sia importato mediante presentazione di una dichiarazione doganale di importazione oggetto di controllo da parte delle autorità doganali, mentre l'attribuzione a ciascun operatore commerciale della quota di gas immesso nella rete nazionale di trasporto avviene con "verbali di misura" e "verbali di allocazione", che costituiscono a tutti gli effetti i documenti fiscali recanti la determinazione dei quantitativi totali di gas trasferiti (vedasi circolare 73/D del 17.12.2003 di questa Agenzia).

La procedura utilizzata, ai fini della presentazione della dichiarazione doganale, per l'accertamento quantitativo effettuato a bordo della nave, è quella pubblicata dal GIIGNL (International Group of Liquefied Natural Gas Importers) nel documento denominato: "GIIGNL LNG Custody Transfer Handbook" che descrive le modalità con cui tutti gli operatori del GNL nel mondo (esportatori, trasportatori e importatori) effettuano la misura fiscale del GNL trasferito dai/ai serbatoi di stoccaggio.



ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI

Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali

Le autorizzazioni doganali necessarie al corretto svolgimento delle operazioni di importazione saranno rilasciate agli interessati in prossimità dell'avvio in esercizio dell'impianto e dietro apposita/e istanza/e formulate dall'Operatore Economico interessato.

Inoltre, eventuali cessioni intra UE ed esportazioni di GNL (mediante metaniere di piccola / media taglia dette *small scale* GNL) dovranno essere effettuate attraverso tubazioni dedicate e provviste di appositi sistemi fiscali di misura dei quantitativi estratti dall'impianto⁶, ferma restando la possibilità di applicazione, a riscontro, di procedure internazionali di carico analoghe a quelle di scarico già citate.

In merito agli adempimenti in carico al soggetto esercente l'impianto, individuato ai sensi dall'art. 26, comma 14 del D. Lgs. n. 504/1995, si rende, altresì, necessario effettuare le previste misure fiscali quali-quantitative del GN in arrivo al PDE ("punto di entrata", di allacciamento della FSRU alla rete di gasdotti nazionali, previsto in località Vignarca) a valle dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe⁷.

L'officina elettrica, comunque costituita, dovrà essere munita di licenza di esercizio; dovranno essere installati idonei gruppi di misura elettrici, aventi valenza fiscale, per la determinazione dell'energia prodotta/consumata.

L'officina, pertanto, dovrà essere dotata, in particolare, di un gruppo di misura fiscale dell'energia elettrica prodotta, i cui componenti, così come l'intero gruppo comprendente gli eventuali trasformatori di misura, dovranno essere muniti di certificati di taratura a banco ed in sito, a carico reale, emessi da Laboratorio Autorizzato, secondo le direttive ADM.

⁶ L'operatività del terminale prevede oltre all'introduzione del GNL importato all'interno del deposito criogenico collocato sulla FSRU (sbarco), anche il trasferimento del prodotto, prelevato dal predetto deposito, su altre navi gasiere per il trasporto via mare in esportazione o con destinazione UE.

Lungo le linee di carico, verso le navi gasiere, del prodotto in uscita dal deposito criogenico della FSRU dovranno essere installati, separatamente per la condotta dedicata al GNL (fase liquida) e per quella dedicata al BOG (fase gassosa), delle stazioni di misura fiscale del prodotto, ciascuna comprendente:

- strumenti per l'analisi qualitativa del prodotto effettuata su campioni prelevati in automatico e ad opportuni intervalli di tempo prestabiliti, che vengono immessi all'interno dello strumento il quale, basandosi sulla tecnica della gascromatografia, in particolare rileverà:
 - o la composizione chimica;
 - o la densità;
 - o il potere calorifico;
- misuratore di portata, in grado di rilevare anche la pressione e la temperatura del fluido in transito;
- flow computer che, acquisendo i parametri misurati, è in grado di calcolare e restituire, in particolare, il volume trasferito in condizioni standard (Smc), l'equivalente in massa e l'energia trasferita.

In adiacenza a ciascun punto di prelievo automatico per l'analisi qualitativa del prodotto, dovrà inoltre essere previsto un sistema di campionamento con modalità manuali.

⁷ Il progetto prevede che il tratto a terra della condotta (inizialmente DN 1200 (48") che poi si sdoppierà con doppia tubazione parallela di DN 650 (26")), di collegamento del rigassificatore alla rete nazionale, termini in Località Vignarca, in un'area impiantistica cosiddetta PDE, all'interno della quale è presente, oltre all'impianto di regolazione della portata, anche l'apparecchiatura per l'eventuale correzione del potere calorifico (indice di Wobbe).



ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI

Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali

Anche eventuali gruppi elettrogeni di soccorso alimentati a gasolio dovranno essere muniti di misuratori fiscali dell'energia elettrica prodotta, dotati di tutte le necessarie certificazioni.

Tutti gli strumenti fiscali di misura sopra richiamati dovranno essere in regola con i requisiti stabiliti dalla legislazione tecnica nazionale ed internazionale nonché con i principi derivanti dall'applicazione della direttiva MID (Measuring Instruments Directive 2014/32/UE), recepita a livello nazionale con il D. Lgs. 22/2007 e s.m.

Gli stessi dovranno essere adeguatamente installati e corredati dalle previste certificazioni – redatte dai soggetti individuati dalla normativa vigente – attestanti la loro corretta taratura iniziale e periodica, la corretta installazione ed il regolare funzionamento. Inoltre, ove soggetti all'applicazione della normativa di metrologia legale, gli strumenti dovranno essere in linea con le disposizioni contenute nel D.M. n. 93/2017 e s.m., recante la disciplina attuativa della normativa sui controlli degli strumenti di misura in servizio e sulla vigilanza sugli strumenti di misura conformi alla normativa nazionale e europea.

In sede di verifica di primo impianto, tutti i gruppi di misura fiscalmente rilevanti saranno suggellati ad opera del personale dell'Ufficio delle dogane territorialmente competente, al fine di garantire la correttezza e l'inalterabilità delle misurazioni.

Con riferimento alla misurazione del BOG o di altri prodotti energetici utilizzati per alimentare impianti di produzione dell'energia elettrica, lungo la linea del gas (BOG) di alimentazione del gruppo di produzione dell'energia elettrica dovrà essere installato un sistema di misura, composto da:

- un misuratore della portata volumetrica (istantanea e totalizzata) in condizioni di esercizio, munito di sensori della temperatura e della pressione;
- un'apparecchiatura per l'analisi qualitativa (gas cromatografo) in continuo del BOG, che ne rilevi la composizione chimica, la densità ed il potere calorifico;
- un flow computer (convertitore) che, avvalendosi dei parametri rilevati, sia in grado di determinare l'equivalente in massa, il volume in condizioni standard e l'energia trasferiti al motore.

Al fine di permettere a questa Agenzia la corretta effettuazione della prevista vigilanza fiscale, nonché per consentire la corretta effettuazione di un bilancio annuale di materia e di energia a bordo del terminale FSRU⁸, che confermi la congruità delle singole partite di GNL introdotte e, ad ogni titolo, estratte o consumate (tenendo in conto, quindi, anche del contributo dovuto alle eventuali azioni di correzione dell'Indice di Wobbe) a meno delle perdite, si ravvisa la necessità di avere accesso da remoto anche con modalità di consultazione non dirette a tutti i sistemi gestionali e alle letture di ciascuno strumento di misura non fiscale utilizzato sulla piattaforma

⁸ Sarà necessario consentire a questa Agenzia il raccordo tra la misura volumetrica fiscale con quella energetica del send out, mediante disponibilità del dato relativo alla composizione del gas e delle eventuali aggiunte per la correzione dell'Indice di Wobbe o comunque mediante una procedura che consenta la rapida conversione tra la giacenza a bordo e l'energia associata.



AGENZIA ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI

Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali

con finalità di processo (misuratori di portata, telelivelli dei serbatoi di GNL, misuratori di pressione, termosonde, gascromatografi, ecc.).

Per quanto riguarda, infine, l'autorizzazione alle costruzioni sulla linea doganale ex art. 19 del D. Lgs. n. 374/1990, dall'esame delle relazioni tecniche allegate al progetto presentato, non parrebbero emergere motivi ostativi al rilascio dell'autorizzazione prevista.

Il progetto prevede infatti la realizzazione di diverse opere infrastrutturali, che possono schematicamente essere ricondotte a tre distinte categorie:

- a) infrastrutture e opere da realizzarsi sulla banchina;
- b) infrastrutture di collegamento (tubazioni e cavi) che collegheranno la FSRU al punto di connessione della rete nazionale Gasdotti;
- c) terminale FSRU vero e proprio.

Le opere al punto a) riguardano principalmente:

1. Punto di intercettazione di linea PII;
2. Scala accesso/uscita FSRU;
3. Sistema sfiato in banchina, raccolta drenaggi e apparecchiatura antincendio;
4. Struttura in carpenteria metallica per supporto manichette scarico gas dalla FSRU;
5. Cabina containerizzata modulare per quadri elettrici e controllo dei sistemi in banchina;
6. Generatore di emergenza e serbatoio diesel;
7. Scalette sovrappasso cunicolo calcestruzzo;
8. Locale pompe antincendio;
9. Serbatoio riserva idrica.

Le opere al punto b) ricadono al di fuori del perimetro applicativo di cui all'art. 19 comma 1 del D. Lgs. 374/1990, se non per il tratto terminale di partenza dalla banchina.

Il terminale FSRU, di cui al punto c), è assimilabile in tutto e per tutto ad una nave ormeggiata, salvo che per le infrastrutture fisse di collegamento alla infrastruttura di trasferimento del gas naturale.

Visti l'elaborato grafico, le planimetrie, la documentazione fotografica, la relazione tecnica descrittiva allegati all'istanza, si può ritenere che l'esecuzione delle opere in oggetto non procuri ostacolo all'attività di vigilanza doganale, salvo modifiche che dovessero emergere in corso di Conferenza di Servizi.

Tutto ciò premesso, per i profili di competenza di questa Agenzia e condividendo l'avviso espresso dalle Strutture Territoriali interessate, si esprime parere favorevole vincolato al rispetto delle suddette prescrizioni. Ciò posto, si segnala fin d'ora che al termine dell'iter amministrativo in questione, dovranno essere adempiuti gli obblighi, previsti dal D. Lgs. n. 504/1995, applicabili al caso di specie, ai fini del censimento dell'impianto e del relativo esercente, dell'officina elettrica e del deposito privato di gasolio e di altri eventuali prodotti energetici ivi



ADM

L'AGENZIA DELLE ACCISE, DOGANE E MONOPOLI

DIREZIONE ACCISE - ENERGIE E ALCOLI

Ufficio accise sul gas naturale, sull'energia elettrica e tassazione a fini ambientali

installati, dei soggetti operanti presso la struttura in questione e dei relativi impianti nonché dell'eventuale versamento dell'accisa.

A tal proposito le relative denunce/istanze dovranno contenere la lista completa dei prodotti energetici e dei lubrificanti presenti a bordo del terminale e negli impianti in banchina di relativa pertinenza, unitamente alle caratteristiche di tutti i generatori elettrici impiegati e degli altri elementi costitutivi dell'officina elettrica ai sensi degli art. 52 e segg. del D. Lgs. n. 504/1995.

Come richiesto da codesto Rappresentante, si segnala, infine, che i delegati dell'ADM che prenderanno parte alla riunione istruttoria e di coordinamento fissata per il giorno 13 ottobre sono stati indicati con separata comunicazione inviata all'indirizzo mail indicato nella nota prot. n. 23725/2022 sopra richiamata.

P. IL DIRETTORE CENTRALE
IL DIRETTORE GENERALE
Marcello Minenna



Direzione Aeroporti

Presidenza del Consiglio dei Ministri Coordinamento Amministrativo (PEC)
segreteria.dica@mailbox.governo.it

pc

Commissario straordinario di Governo
 per la realizzazione del rigassificatore di Piombino:
Commissariostraordinariorigassificazione@postacert.toscana.it

Snam FSRU Italia
snamfsruitalia@pec.snam.it

ENAC Direzione Pianificazione e Comunicazione

OGGETTO: DICA-0023725-P-31/08/2022 - Istruttorie ex L. 241/91 art.14 - Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia - Convocazione riunione della Conferenza di Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'art. 14-ter, legge 241/90.

Si riscontra nota di pari oggetto acquisita a ENAC-PROT-31082022-0106492-A, al fine di fornire il necessario supporto all'istruttoria di che trattasi.

La scrivente Direzione ha esaminato la documentazione progettuale riferita all'istanza ENGCO/PROSPE/S/139/CAI del 26/06/2022 reperibile sul sito del commissario di governo relativa all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti localizzata nell'area portuale di Piombino (LI).

Considerata la normativa aeronautica, l'operatività degli aeroporti di interesse per quanto di competenza, (aeroporto militare aperto al traffico civile di *Grosseto - LIRS* e aeroporto civile di *Marina di Campo - LIRJ*), si esprime parere favorevole alla realizzazione e all'esercizio.

In termini generali sono comunque rappresentate le seguenti cautele/prescrizioni che potranno essere messe in atto nella fase esecutiva delle opere, qualora dagli esiti della conferenza dovesse risultare una collocazione esterna all'area portuale:

1. posto che la FSRU è stabilmente ormeggiata e supera i 45 mt di air-draft si concretizzerebbe la necessità di notificare la posizione agli equipaggi in volo tramite AIP in analogia con quanto richiesto per le piattaforme marine nonché
2. dotare le parti apicali con segnalazioni aeronautiche.

Per comunicare tali dati la SNAM potrà accedere direttamente al portale ostacoli ENAC/ENAV comunicando la posizione definitiva in coordinate WGS84 (gradi sessagesimali con risoluzione 1/10"), dando indicazione della segnaletica adottata e della posizione definitivamente risultante in esito della fase autoritativa.

mazza

Distinti saluti

Il Direttore

Ing. Davide Drago

(Documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

ALLEGATO D



PROVINCIA DI LIVORNO

SERVIZIO TUTELA ED EFFICIENTAMENTO DEL PATRIMONIO E DEL TERRITORIO

DISPOSIZIONE N. 1723 / 2022

OGGETTO: PARERE CON VALORE DI CONCESSIONE DELL'OCCUPAZIONE DI SOTTOSUOLO PROVINCIALE, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DELIBERATO DALLA REGIONE TOSCANA PER SVOLGIMENTO DI CONFERENZA DEI SERVIZI, PER ATTRAVERSAMENTO SOTTERRANEO CON GASDOTTO PARTE DELL'OPERA <FSRU TOSCANA> DELLA S.P. N. 40 <DELLA BASE GEODETICA> AL KM. 7,254 EXT (PIOMBINO). SOCIETÀ PROPONENTE: SNAM FSRU ITALIA.
COMUNICAZIONE INIZIALE REGISTRATA DA QUESTO ENTE CON PROT. N. 12104 DEL 21.07.2022 E SUCCESSIVE.

Atto esente da imposta di bollo

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO

PREMESSO che con Decreto Presidenziale n. 21 del 09/02/2022 sono stati modificati la macrostruttura e il funzionigramma di questo Ente, attribuendo le competenze oggetto della presente disposizione al Servizio Tutela ed Efficientamento del Patrimonio e del Territorio;

PREMESSO che con Decreto Presidenziale n. 34 del 28/02/2022 sono stati conferiti l'incarico di responsabilità di funzione apicale e la contestuale attribuzione di posizione organizzativa denominata "Tutela ed Efficientamento del Patrimonio e del Territorio";

VISTO l'art. 14 comma 2. della Legge n. 241 del 07/08/1990, che stabilisce: "La Conferenza di Servizi decisoria è indetta dall'Amministrazione precedente quando la conclusione positiva del procedimento è subordinata all'acquisizione di pareri, intese, concerti, nulla osta o altri atti di assenso, comunque denominati, resi da diverse Amministrazioni..."

ACQUISITA la comunicazione iniziale inoltrata tramite PEC, protocollata da questo Ente il 21/07/2022 con il n° 12104, e le note e comunicazioni successive – ultima registrata da questo Ente con Prot. n. 13360 del 10/08/2022 u.s. – con le quali la Regione Toscana chiede a questa Amministrazione il rilascio del parere con valore di concessione dell'occupazione di suolo provinciale nell'ambito del procedimento deliberato dalla Regione Toscana per svolgimento di Conferenza dei Servizi decisoria – Società proponente SNAM FSRU ITALIA, con sede legale a San Donato Milanese (MI) – per quanto di competenza compreso nell'opera <FSRU Toscana>;

CONSIDERATO che nel progetto relativo all'opera di cui sopra è compreso l'attraversamento sotterraneo con gasdotto della S.P. n. 40 <della Base Geodetica> al Km. 7,254 extraurbano, nel comune di Piombino;

PRESO ATTO che, trattandosi di rilascio di provvedimento per Conferenza di Servizi il cui contenuto è già stato messo a conoscenza dei soggetti interessati, si è deciso di omettere la comunicazione di avvio del procedimento, in quanto aggravante di quest'ultimo;

RICHIAMATI:

- la Legge n° 241 del 07/08/1990, recante "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";
- il Regolamento sui Procedimenti Amministrativi della Provincia di Livorno, approvato dal Consiglio Provinciale con delibera n. 6 del 01/07/2021;
- il suddetto Regolamento per la disciplina delle Autorizzazioni e Concessioni Stradali, approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 7 del 03/05/2021 (cosiddetto "Regolamento Provinciale per il Canone Unico");
- il suddetto Decreto del Presidente della Provincia n° 34 del 28/02/2022, con il quale si definiscono i compiti, attribuzioni e funzioni del sottoscritto Responsabile del Servizio "Tutela ed Efficientamento del Patrimonio e del Territorio", Ing. Vittoriano Di Tommaso;

ATTESO CHE, stante tutto quanto sopra richiamato, in qualità di Responsabile del Servizio suddetto, risulta essere competente al rilascio degli atti di **concessione/nulla osta con occupazione del suolo** per posa di manufatti o esecuzione di lavori lungo o in vista dei tratti di strade provinciali;

CONSIDERATE inoltre le seguenti disposizioni normative:

°l'art. 25 del Codice della Strada (D. Lgs. n. 285 del 30.04.1992) e gli articoli 65, 66 e 67 del relativo Regolamento di Esecuzione (D.P.R. n. 495 del 16.12.1992), che disciplinano in generale gli attraversamenti e l'uso della sede stradale con corsi d'acqua, condutture idriche, linee elettriche e di comunicazione aeree e sotterranee, gasdotti ed altri impianti od opere interessanti la sede stradale;

°l'art. 49 comma 1) del suddetto Regolamento Provinciale per il Canone Unico, che recita: "Per le occupazioni permanenti del territorio provinciale con cavi e condutture da chiunque effettuate per la fornitura di servizi di pubblica utilità...il canone è determinato nella misura del 20 per cento dell'importo risultante dall'applicazione della misura unitaria di tariffa pari ad Euro 1,50 per il numero complessivo delle utenze presenti nei Comuni nell'ambito territoriale provinciale. In ogni caso, l'ammontare del canone dovuto a ciascun Ente non può essere inferiore ad Euro 800,00";

°l'art. 46 comma 5) lettera b) del suddetto Regolamento Provinciale, che stabilisce: "per le occupazioni temporanee il canone è determinato come segue: tariffa base per coefficiente valore economico strada per coefficiente specifica attività per metri quadrati o lineari per giorni di occupazione";

CONSIDERATO che il suddetto **canone annuale per l'occupazione permanente** del suolo provinciale dovrà essere versato a questo Ente in base al suddetto art. 49 comma 1) del Regolamento Provinciale per il Canone Unico;

CONSIDERATO inoltre che **il canone per l'occupazione temporanea del suolo provinciale dovrà essere versato** dalla Società SNAM FSRU ITALIA **successivamente al rilascio della relativa concessione per l'occupazione temporanea** del suolo provinciale, che dovrà essere richiesta a questo Ente prima dell'inizio dei lavori;

VALUTATE le risultanze dell'istruttoria;

VISTO E CONFERMATO il conseguente parere tecnico - le cui prescrizioni sono riportate nella parte deliberativa del presente atto - attestante la conformità degli interventi richiesti alla normativa sopra richiamata, sia per le caratteristiche che per l'ubicazione prevista;

ACCERTATA l'assenza di conflitto di interessi con l'istante, attestata con la sottoscrizione in calce del presente atto;

RITENUTA pertanto dovuta, per tutto quanto sopra, l'emissione del provvedimento richiesto per quanto di propria competenza,

Accertata la regolarità tecnica attestante la correttezza dell'azione amministrativa del presente atto che con la sottoscrizione dello stesso viene attestata;

DISPONE

IL RILASCIO DEL PARERE DI COMPETENZA

alla Regione Toscana, per lo svolgimento di Conferenza di Servizi decisoria finalizzata al rilascio di autorizzazione unica per la realizzazione dell'opera <FSRU Toscana>, con valore di concessione dell'occupazione di sottosuolo provinciale per l'attraversamento sotterraneo con gasdotto della S.P. n. 40 <della Base Geodetica> al Km. 7,254 extraurbano, nel comune di Piombino, da parte della Società SNAM FSRU ITALIA, con sede legale in Piazza Santa Barbara n. 7 a San Donato Milanese (MI), sotto l'osservanza delle seguenti condizioni.

PRESCRIZIONI TECNICHE

L'intervento contenuto nel progetto presentato dalla Società proponente da ritenere rilevante ai fini del rilascio del parere di competenza da parte di questa Amministrazione consiste nell'attraversamento sotterraneo con due tubazioni di condotta gas parallele e distinte della strada provinciale.

CONDIZIONI GENERALI

I lavori oggetto della presente concessione dovranno sempre essere condotti secondo le prescrizioni di cui al Decreto Legislativo 30/04/1992 n° 285 (Codice della Strada e relativo Regolamento) e successive modifiche ed integrazioni.

Durante l'esecuzione dei lavori è vietato interrompere od ostacolare il transito lungo la Strada Provinciale, nonché il libero deflusso delle acque sul piano viabile e nei fossi di raccolta.

Il corpo stradale, il piano viabile e le relative pertinenze interessate dai suddetti lavori dovranno essere prontamente ripristinati entro il termine di ogni giornata lavorativa. Qualora, per cause di forza maggiore, non fosse possibile eseguire i prescritti ripristini, il Concessionario dovrà comunque garantire la transitabilità in sicurezza provvedendo alla delimitazione ed alla segnalazione dell'area di cantiere a norma di legge nonché al pilotaggio del traffico con l'obbligo della sorveglianza anche notturna.

Il Concessionario dovrà provvedere all'immediata pulizia della sede e delle pertinenze stradali ed al trasporto a rifiuto di tutti i materiali di risulta.

PRESCRIZIONI TECNICHE SPECIFICHE

Il progetto prevede l'attraversamento con due tubazioni DN 650 distinte, parallele e distanti fra loro circa 10 metri.

La tecnica di posa è quella della <trivellazione orizzontale controllata>, che consente di non manomettere superficialmente l'area della strada e delle sue pertinenze, ubicando le manomissioni superficiali alle estremità di inizio e fine trivellazione, esternamente all'area di pertinenza della strada provinciale interessata.

Ognuna delle due tubazioni occupa il sottosuolo della sede stradale per 24 metri lineari.

Esaminati gli elaborati progettuali e verificato che la profondità di posa del gasdotto è molto superiore alle misure minime prescritte dal Codice della Strada e dal relativo Regolamento di Esecuzione, questo Servizio riporta le seguenti prescrizioni specifiche da osservare.

1. La S.P. n. 40, in passato, è stata oggetto di opere di ampliamento e consolidamento del corpo stradale, con inserimento in alcuni tratti di fondazioni profonde (pali e simili). Non è possibile recuperare informazioni sulla posizione precisa di queste strutture di vitale importanza della strada: pertanto, **l'operazione di trivellazione dovrà essere preceduta da adeguate indagini finalizzate ad evitare che le attività previste possano compromettere tali strutture, ed il loro danneggiamento.**

2. I tubi di sfiato della condotta e ogni altro manufatto fuori terra dovranno essere posti al di fuori del confine stradale, individuato nel caso in questione nel ciglio esterno delle cunette stradali poste ad entrambi i piedi della scarpata.

3. Anche le aree di stoccaggio dei materiali previste nel progetto dovranno essere ubicate al di fuori del confine stradale, individuato nel punto suddetto.

4. Eventuali **accessi stradali temporanei** che dovessero essere realizzati contestualmente ai lavori richiesti dovranno essere **preventivamente autorizzati** da questa Amministrazione.

5. Qualora si verificassero cedimenti, assestamenti, ammaloramento, lesioni longitudinali e trasversali della pavimentazione e della fascia di pertinenza stradale in conseguenza dei lavori autorizzati, dovranno essere eseguiti i necessari ripristini, valutati e formulati dall'Ente concessionario o proprietario della strada, a cura e spese del titolare della concessione.

6. Al termine dei lavori sulla strada provinciale, dovrà essere inviato un **report fotografico attestante la corretta esecuzione del ripristino stradale**.

PRESCRIZIONI TECNICHE FINALI

I lavori eseguiti non dovranno danneggiare né compromettere la funzionalità di preesistenti sottoservizi. Il presente parere si intende rilasciato fatti salvi i diritti di terzi ed eventuali autorizzazioni da parte di altri Enti.

La ditta esecutrice, prima di iniziare i lavori, è tenuta ad accertarsi dell'eventuale presenza di condutture sotterranee (cavi telefonici, cavi elettrici, fibre ottiche, tubazioni di acqua, gas, etc.); eventuali danni saranno a carico della società concessionaria.

Prima dell'inizio dei lavori, come esplicitato nell'undicesimo paragrafo della parte narrativa del presente atto, dovrà essere richiesta a questo Servizio da parte della società concessionaria, con istanza inoltrata tramite PEC, la **concessione per l'occupazione temporanea del suolo provinciale, e successivamente la relativa ordinanza di limitazione della circolazione** – citando la concessione suddetta – **all'indirizzo mail: <ordinanze@provincia.livorno.it>**.

CONDIZIONI FINALI

Questa Amministrazione, secondo quanto disposto dall'art. 27 comma 5 del Codice della Strada, può revocare o modificare in qualsiasi momento il presente provvedimento per sopravvenuti motivi di pubblico interesse o di tutela della sicurezza stradale, senza essere tenuta a corrispondere alcun indennizzo.

In entrambi i casi, la società concessionaria dovrà eseguire sul corpo stradale ed a sue spese tutte le opere che si renderanno necessarie per eliminare ogni soggezione derivante dal presente atto. In caso di inadempienza, l'ufficio stesso provvederà direttamente al ripristino della situazione preesistente con addebito alla società stessa nei termini di legge.

Gli effetti del presente atto sono comunque da ritenersi decaduti nel caso in cui i lavori non venissero eseguiti entro **un anno** a decorrere dalla data dell'atto di autorizzazione ai lavori.

In caso di passaggio di proprietà delle opere a cui la concessione si riferisce, la società concessionaria dovrà farne denuncia all'Amministrazione, fermi restando tutti gli obblighi contrattuali con il presente atto sino a voltura ottenuta. La società è tenuta a dare comunicazione entro tre mesi, mediante raccomandata con avviso di ricevimento, del passaggio suddetto. Nel caso di sottrazione, smarrimento o distruzione del presente atto, la società è tenuta ad informare la Provincia documentando l'avvenuta denuncia per il rilascio di duplicato.

Le variazioni di residenza e domicilio della società concessionaria dovranno essere, altresì, immediatamente comunicate alla Provincia.

La società concessionaria è tenuta ad eseguire a propria cura e spese tutti i lavori occorrenti per la rimozione delle opere installate e per il ripristino del suolo e dei beni pubblici alla suddetta scadenza del presente atto. In caso di inadempienza, l'Amministrazione Provinciale provvederà a quanto sopra con addebito delle spese alla società stessa.

I lavori autorizzati sono quelli descritti nei documenti progettuali approvati da questo Ente. Sarà cura della società concessionaria accertare preventivamente la presenza di altri servizi, progetti o programmi di intervento nel tratto in oggetto presso Ditte, Amministrazioni od Enti.

Il presente parere non deve arrecare pregiudizio ai diritti di terzi. L'Amministrazione Provinciale si ritiene sollevata da qualsiasi responsabilità o danno nei confronti di terzi per effetto dell'occupazione concessa con il presente atto.

Qualora la concessione comporti opere o depositi sulle strade, la società concessionaria deve in particolar modo ottemperare a quanto disposto dall'art. 21 del Codice della Strada.

L'esecuzione dei lavori è sottoposta al controllo dei tecnici addetti alla viabilità, ai quali deve a tal fine essere, dal titolare della presente, consentito libero accesso alla proprietà su cui i lavori sono eseguiti. Il presente atto, o copia dello stesso, dovrà essere mantenuto costantemente sul luogo dei lavori ed essere esibito ad ogni richiesta dei funzionari dell'Amministrazione, della Polizia Stradale o di altri organi di controllo.

Per quanto esplicitato nel nono e decimo paragrafo della parte narrativa, l'occupazione concessa con il presente atto è soggetta al **canone per l'occupazione permanente del suolo provinciale** stabilito per le Società di Grandi Utenze, di cui fa parte la società proponente, <SNAM S.p.A.>.

Per quanto esplicitato nell'undicesimo paragrafo della parte narrativa, **il canone per l'occupazione temporanea con il cantiere mobile ai fini dell'esecuzione dei lavori richiesti dovrà essere versato successivamente** al rilascio della relativa concessione per l'occupazione temporanea del suolo provinciale.

Ai sensi della normativa vigente in materia, il presente parere con valore di concessione, essendo stato richiesto dalla Regione Toscana per lo svolgimento di Conferenza dei Servizi decisoria ai fini del rilascio di autorizzazione unica, è esente sia dal versamento degli oneri istruttori che dall'imposta di bollo.

Il presente parere è rilasciato fatti salvi i diritti di altri Enti disciplinanti la materia. Questa Amministrazione si ritiene sollevata da qualsiasi responsabilità o danno nei confronti di terzi per effetto dell'intervento autorizzato a seguito del presente atto.

La validità del presente parere con valore di concessione è subordinata all'esito positivo del procedimento autorizzativo.

Il presente atto viene iscritto nel registro delle disposizioni dirigenziali dell'Amministrazione Provinciale, trasmesso al soggetto richiedente e pubblicato sull'Albo On Line dell'Amministrazione stessa e nelle forme di legge.

Il sottoscritto attesta l'assenza di conflitto di interessi nel presente atto, come previsto

dall'art. 6 Bis della Legge 241/1990 ed introdotto dall'art. 1 comma 41 della Legge 190/2012.

Si dà atto che contro il presente provvedimento è ammesso ricorso al T.A.R. entro 60 giorni dalla sua emissione o, in alternativa, ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla stessa.

La presente disposizione è esecutiva dalla data di sottoscrizione.

Lì, 12/09/2022

RESPONSABILE
SERVIZIO TUTELA ED EFFICIENTAMENTO
DEL PATRIMONIO E DEL TERRITORIO
DI TOMMASO VITTORIANO
(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

La Provincia di Livorno dichiara che - in esecuzione degli obblighi imposti dal Regolamento U.E. 679/2016 e dal D.Lgs. 196/2003, come modificato dal D. Lgs. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali - relativamente al presente procedimento potrà trattare i dati personali del contraente sia in formato cartaceo che elettronico, per il conseguimento di finalità di natura pubblicistica ed istituzionale, precontrattuale e contrattuale e per i connessi eventuali obblighi di legge.

Il trattamento dei dati avverrà ad opera di soggetti impegnati alla riservatezza, con logiche correlate alle finalità e, comunque, in modo da garantire la sicurezza e la protezione dei dati. In qualsiasi momento il contraente potrà esercitare i diritti di cui agli artt. 15 e seguenti del Regolamento U.E. 679/2016.

***Il Titolare del trattamento è la Provincia di Livorno, la cui mail è la seguente:
privacygdpr@provincia.livorno.it***

ALLEGATO E



REGIONE TOSCANA

Commissario Straordinario di Governo
per le opere di incremento della capacità di
rigassificazione nazionale nella Regione Toscana
c/o Regione Toscana

commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: SNAM FSRU Italia. **Contributo**

In relazione alla comunicazione di cui all'oggetto, pervenuta tramite P.E.C. (Atti provinciali prot. n. 12002 del 21/07/2022), finalizzata alla richiesta di un contributo ai fini del rilascio dell'Autorizzazione unica per il progetto di realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino;

vista la documentazione pubblicata sul sito web del Commissario straordinario di governo per la realizzazione del FSRU Piombino e del collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti;

viste le istruttorie, agli atti, dei Servizi competenti:

- Ing. Simone Lubrano, P.O. del Servizio "Investimenti Edilizia e Viabilità - Attuazione del PNRR", prot. interno N. 15361 del 16.09.2022;
- Arch. Michela Chiti, funzionaria del Servizio "Sviluppo strategico Pianificazione T.P.L.", prot. interno N. 15374 del 16.09.2022;

vista la *"Trasmissione del parere con valore di concessione dell'occupazione di sottosuolo provinciale per attraversamento sotterraneo con gasdotto della S.P. n. 40 <della Base Geodetica> al Km. 7,254 ext (Piombino), parte dell'opera <FSRU Toscana>, nell'ambito del procedimento di V.I.A., per svolgimento Conferenza Servizi."*, Ns. prot. N. 14955 del 12.09.2022, si trasmette il seguente contributo.

In ordine alla conformità urbanistica con il Piano Territoriale di Coordinamento vigente, approvato con D.C.P. n. 52 del 25.03.2009:

- in riferimento alla strategia energetica nazionale del D.L. 17 maggio 2022, n. 50, sottesa nel progetto del terminale FSRU Piombino e delle opere connesse, si ritiene il progetto urbanisticamente conforme alla disciplina del Sistema funzionale delle risorse energetiche (art. 44.1 della Disciplina) in cui si intende favorire la realizzazione del rigassificatore. Si rileva una coerenza del P.T.C.P. con l'obiettivo sotteso dal progetto e con quanto specificato in data 15 luglio 2022 nella lettera di SNAM, in cui si specifica che la messa in opera dell'impianto è prevista per marzo 2023 per una durata di 25 anni e che la permanenza della FSRU ormeggiata nel porto di Piombino è prevista per 3 anni prima di diventare un offshore di successiva ubicazione. Si ritiene utile



segnalare che, in coerenza con le strategie del P.T.C.P. e la connessa pianificazione dei Comuni, nel tempo si sono consolidati alcuni obiettivi di cui sono in corso i seguenti accordi di programma con i quali sarà necessario un coordinamento:

- a) integrazione dell'Accordo di Programma per l'attuazione del Progetto integrato di messa in sicurezza, riconversione industriale e sviluppo economico produttivo nell'area dei complessi aziendali di Piombino ceduti dalla Lucchini in A.S. (art. 252-bis, DLgs 3 aprile 2006, n. 152), stipulato in data 24 luglio 2018;
 - b) Accordo di Programma tra Regione Toscana, Provincia di Livorno, Comune di Piombino e Parchi Val di Cornia S.P.A. per la progettazione esecutiva e la realizzazione degli interventi relativi al lotto 2a - costa sud della ciclovia tirrenica programma PNRR - misura m2c2 - 4.1 "rafforzamento mobilità ciclistica" - sub-investimento "ciclovie turistiche".
- in riferimento al terminale FSRU Piombino, costituito da:
- a) n.1 FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) e gli impianti e le attrezzature da realizzarsi sulla Banchina Est esistente, si rileva che ricadono in un'area portuale soggetta al piano regolatore di sistema portuale, quale strumento di pianificazione del sistema dei porti, come disciplinato dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, art. 5, c. 1 di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Pertanto, dato che la pianificazione dell'area portuale non rientra nelle competenze della Provincia, non è possibile apportare un contributo;
 - b) l'impianto di correzione dell'indice di Wobbe in località Vignarca, si ritiene l'opera urbanisticamente conforme con il P.T.C. vigente, con la prescrizione che dovrà essere salvaguardato l'equilibrio idraulico della pianura del Cornia interessata da una criticità dei bacini idrici soggetti a bilancio idrico deficitario e da ingressione di acqua marina, la gestione delle acque superficiali della rete dei canali di bonifica eventualmente presente sull'area, mantenendone la funzionalità e l'efficienza;
- in riferimento alle Opere Connesse costituite dalla condotta "Allacciamento FSRU di Piombino DN1200 (48") doppia tubazione DN 650 (26"), DP 75bar" per il collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti che include quanto segue:
- a) punto di Intercetto Linea (PIL 1) ubicato nelle pertinenze portuali: si rileva che ricadono in un'area portuale soggetta al piano regolatore di sistema portuale, quale strumento di pianificazione del sistema dei porti, come disciplinato dalla legge 28 gennaio 1994, n. 84, art. 5, c. 1 di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale. Pertanto, dato che la pianificazione dell'area portuale non rientra nelle competenze della Provincia, non è possibile apportare un contributo;
 - b) tratto di metanodotto di lunghezza complessiva pari a circa 8,8 km fino all'impianto PIDI n.2 - PDE (in località Vignarca) di immissione alla Rete Nazionale Gasdotti e Impianto PIDI n.2 - PDE di collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti contenente le apparecchiature di filtraggio e misura del gas naturale: l'impianto è previsto in ampliamento dell'esistente area



trappola Snam Rete Gas del metanodotto Piombino-Torrenieri DN750 (30", 75 bar); per la parte del tracciato a terra, si ritiene tale opera urbanisticamente conforme con il P.T.C. vigente, con la prescrizione che dovranno essere salvaguardati l'equilibrio idraulico della pianura del Cornia, interessata da una criticità dei bacini idrici soggetti a bilancio idrico deficitario e da ingressione di acqua marina, e la gestione delle acque superficiali della rete dei canali di bonifica eventualmente presente sull'area, mantenendone la funzionalità e l'efficienza.

In ordine alle interferenze con la viabilità provinciale:

pur non ravvisando interferenze rilevanti con la viabilità provinciale, si ritiene necessario prescrivere, per prevenire o mitigare possibili incidenti stradali, l'implementazione di un lavaruote agli accessi delle aree di cantiere interferenti con la viabilità provinciale al fine di minimizzare la presenza, sulla carreggiata della S.P. 40, di detriti e materiale terroso trasportato dai mezzi in uscita dalle suddette aree. Al fine di una migliore espressione del contributo richiesto, si sottolinea che sarebbe risultato opportuno visionare un elaborato grafico che rappresentasse il layout di cantiere della zona interferente con la Viabilità provinciale.

La Responsabile
Servizio "Sviluppo strategico Pianificazione T.P.L."
Dott.ssa Irene Nicotra
(documento firmato digitalmente ai sensi
dell'art.21 comma 2 D.lgs. 82/2005)

ALLEGATO F

Al *Commissario straordinario di
Governo per il rigassificatore di
Piombino*
FIRENZE

Oggetto: *Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del DL 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) – SNAM FSRU Italia – Conferenza di Servizi decisoria ex art. 14-ter della Legge 241/1990 e ss.mm./ii.– Espressione parere di competenza.*

Si premette che la scrivente Amministrazione, nell'ambito della Conferenza dei Servizi di cui all'oggetto, con proprie note indirizzate a codesta Struttura Commissariale (cfr. prot.49335 del 04.08.2022, prot.49460 del 05.8.2022, prot.n.56946 del 19.09.2022 e dichiarazione a Verbale in data 07.10.2022), ha già fornito i propri contributi in merito alla progettualità di che trattasi, definiti in relazione alla prioritaria esigenza – della Scrivente – di contemperare i diversi profili di pubblica utilità interessati, cercando, da un lato, di non penalizzare lo sviluppo dello scalo di Piombino nonché dell'intero sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale (principalmente attraverso la continuità delle preesistenti attività operative/produttive) e, dall'altro, di minimizzare ogni sovrapposizione/interferenza del caso.

Sul tema, preliminarmente si rappresenta che quanto evidenziato dalla Scrivente nella nota a verbale dello scorso 07 ottobre 2022 in relazione all'apposito Adeguamento Tecnico Funzionale – ex art. 5 della L. 84/1994 ss.mm./ii. – per l'arretramento del filo della banchina ovest del porto di Piombino (e correlate modifiche infrastrutturali) è da ritenersi, per effetto di successivi approfondimenti effettuati, definitivamente superato.

Stante tutto quanto sopra, nel richiamare integralmente i contenuti delle predette note (con la sola eccezione della precisazione di cui al capoverso precedente), si riportano di seguito le determinazioni di competenza della Scrivente.



Per quanto afferente all'utilizzazione delle aree rientranti nella circoscrizione della scrivente Autorità e subordinatamente alle condizioni appresso indicate sotto i punti da n.1 a n.6, si esprime il positivo parere, per i soli profili demaniali marittimi, al rilascio di concessione demaniale marittima in favore del proponente, avente ad oggetto la realizzazione, il mantenimento e la gestione, nel porto di Piombino, di un terminale di rigassificazione, tramite l'ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU denominato "Golar Tundra", ivi incluse le connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto gas esistente.

La durata complessiva massima e non prorogabile del titolo demaniale in mesi 9 (nove) e anni 3 (tre), comprensivi della fase di allestimento e successivo ripristino delle aree occupate, conformemente al cronoprogramma prodotto dal proponente.

Il presente parere comprende gli aspetti riconducibili:

- all'anticipata occupazione – nelle more della formalizzazione del titolo concessorio e ai fini del più immediato allestimento del terminale in parola, coerentemente con il carattere di indifferibilità e urgenza della progettualità in questione – di quota parte delle aree oggetto dell'istanza di concessione, come già individuate dal proponente, d'intesa con soggetti terzi oggi concessionari del sedime;
- al rilascio di autorizzazione – da formalizzarsi successivamente, in applicazione del vigente Regolamento AdSP-MTS di settore – in relazione all'utilizzo temporaneo delle ulteriori aree individuate dal proponente per la cantierizzazione delle opere.

Ai fini dell'adozione degli atti di competenza della Scrivente per la realizzazione della progettualità in parola, come sopra individuati, tenuto conto che la quasi totalità del sedime demaniale richiesto in concessione da SNAM FSRU ITALIA S.r.l. risulta allo stato assentito alla società PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME S.r.l. (di seguito anche P.I.M. S.r.l.), l'autorizzazione unica dovrà necessariamente contenere espressa indicazione circa:

1. la previa sospensione della concessione PIM S.r.l. – nella configurazione definita dagli atti vigenti – con conseguente parziale e temporanea delocalizzazione delle



aree interessate dal terminale SNAM FSRU (ove possibile sin dalla fase di cantierizzazione) in altre aree portuali idonee alla prosecuzione delle attività oggetto della concessione, fino alla scadenza del *rilasciando* titolo concessorio, da individuarsi anche in relazione ad una necessaria proposta della PIM S.r.l. di rimodulazione prospettica del proprio piano d'impresa (in conseguenza della temporanea indisponibilità della banchina est);

2. la prosecuzione del regime di sospensione delle procedure di cui al procedimento denominato *“Atto di indirizzo sul progetto di allocazione delle nuove aree portuali nel porto di Piombino”* (ex Delibera del Comitato di Gestione n.57/2019), per quanto necessario ai fini della delocalizzazione di cui al punto precedente, nonché in considerazione delle sopravvenute e superiori esigenze di interesse pubblico sottese alla progettualità in questione;
3. la previsione di utilizzo, da parte del proponente, a valle dell'esperimento degli opportuni *iter* autorizzativi a cura di questa Amministrazione, dei manufatti realizzati da PIM S.r.l. sulle aree demaniali oggetto di concessione e non ancora interessati da procedure di incameramento ai sensi dell'art. 49 Cod. Nav.;
4. ferme restando le valutazioni dei profili tecnico-nautici in capo alla competente Autorità marittima, sia data evidenza della continuità dell'utilizzo operativo per operazioni portuali, della banchina nord, anche nelle aree di inviluppo del rischio di *elevata letalità*;
5. la conferma che l'individuazione dei rischi esterni al porto è demandata al Prefetto con la redazione del Piano di Emergenza Esterno sulla base del parere del CTR e contenente anche elementi di natura urbanistica;
6. qualsivoglia onere accessorio, complementare, compensativo, diretto o indiretto derivante da tutto quanto sopra indicato – riferito anche ad opere da eseguirsi da parte dell'AdSP e/o di altri soggetti concessionari – non potrà in alcun caso essere posto a carico di questa Amministrazione o dei concessionari medesimi.



A tal ultimo riguardo, si allega altresì la propria nota n.63230 in data 21 ottobre 2022, con la quale – a latere dell’odierno percorso istruttorio – la Scrivente ha ritenuto necessario proporre l’insieme delle misure “compensative”, delle azioni e degli interventi, da sottoporre – per il tramite del Sig. Presidente della Regione/Commissario Straordinario – alle competenti Istituzioni Governative.

Livorno, (data della firma)

IL PRESIDENTE



LUCIANO GUERRIERI
AUT. PORTUALE MAR
TIRRENO SETTENTRIONALE
Presidente
21.10.2022 06:44:05
GMT+00:00

ALLEGATO G

Pisa, 26 Luglio 2022

Prot. 2022-0176736

Spett.le

Regione Toscana

Direzione Ambiente ed Energia
Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino

commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

Oggetto: **Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art.5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Indizione della conferenza di servizi decisoria ex art. 14, co. 2, legge n.241/1990 in forma semplificata e modalità asincrona e richiesta di contributi.**

Con riferimento alla Vostra lettera del 25/07/2022, relativa alla convocazione della Conferenza di Servizi di pari oggetto, Vi confermiamo che questa Società nulla ha da eccepire per l'approvazione dell'intervento.

Evidenziamo, in ogni caso, la necessità di mantenere per i propri impianti, qualora presenti, razionali ed irrinunciabili condizioni, da considerare sia in fase di organizzazione dei cantieri sia in fase di realizzazione delle opere, che ne garantiscano la funzionalità, l'integrità e la continuità del servizio, anche, se necessario, con adeguamenti e/o spostamenti provvisori e/o definitivi.

A seguito della analisi degli elaborati progettuali forniti e sulla base dei dati presenti nella nostra cartografia, le opere in oggetto risultano interferenti con le infrastrutture della rete di telecomunicazioni di proprietà TIM e/o Fibercop.

In allegato, a titolo puramente indicativo e non esaustivo, si riportano le informazioni cartografiche relative al tracciato di tali infrastrutture. La segnalazione della effettiva posizione delle infrastrutture tramite rilevazione strumentale potrà essere richiesta a TIM tramite <https://oaimprese.telecomitalia.com> "servizi" – "Richiedere servizi di rete"

Resta inteso che gli oneri derivanti a questa Società per gli eventuali lavori di spostamento e/o adeguamento degli impianti di TLC, correlati alla realizzazione delle opere in oggetto, saranno addebitati all'Ente che ne ha motivato la necessità nel rispetto delle normative vigenti; saranno redatti, dopo l'eventuale determinazione congiunta e puntuale degli interventi da effettuare, gli opportuni preventivi che, quando accettati, costituiranno il caposaldo di questa Società.

Rileviamo fin d'ora, che l'opera in oggetto è assoggettata alla disciplina del codice degli appalti pubblici (d.lgs. n. 50/2016), il quale fa ricadere gli oneri anzidetti nella previsione dell'art. 27 della medesima normativa, ai sensi e per gli effetti del quale "Gli enti gestori di reti ...) destinate al pubblico servizio devono rispettare il programma di risoluzione delle interferenze (...), sempre che il soggetto aggiudicatore si impegni a mettere a disposizione in via anticipata le risorse occorrenti".

Al fine di garantire, inoltre, gli eventuali futuri collegamenti cui questa Società deve far fronte ai sensi del D. Lgs. n° 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) chiediamo che siano realizzate e rese disponibili le necessarie infrastrutture per le quali sin da ora dichiariamo la nostra disponibilità a fornire tutte le indicazioni tecniche.

Ricordiamo che l'art. 86 del D. Lgs. 259/03 infatti così recita: "... le infrastrutture di reti pubbliche di comunicazioni, di cui agli articoli 87 e 88 del succitato D. Lgs. 259/03, sono assimilate ad ogni effetto alle opere di urbanizzazione primaria di cui agli articoli 16, comma 7, del D. Pres. Rep. 6-6-01 n° 380...".

RingraziandoVi per la collaborazione, l'occasione è gradita per porgere distinti saluti

TIM S.p.A

Responsabile FOL TO OVEST CREATION

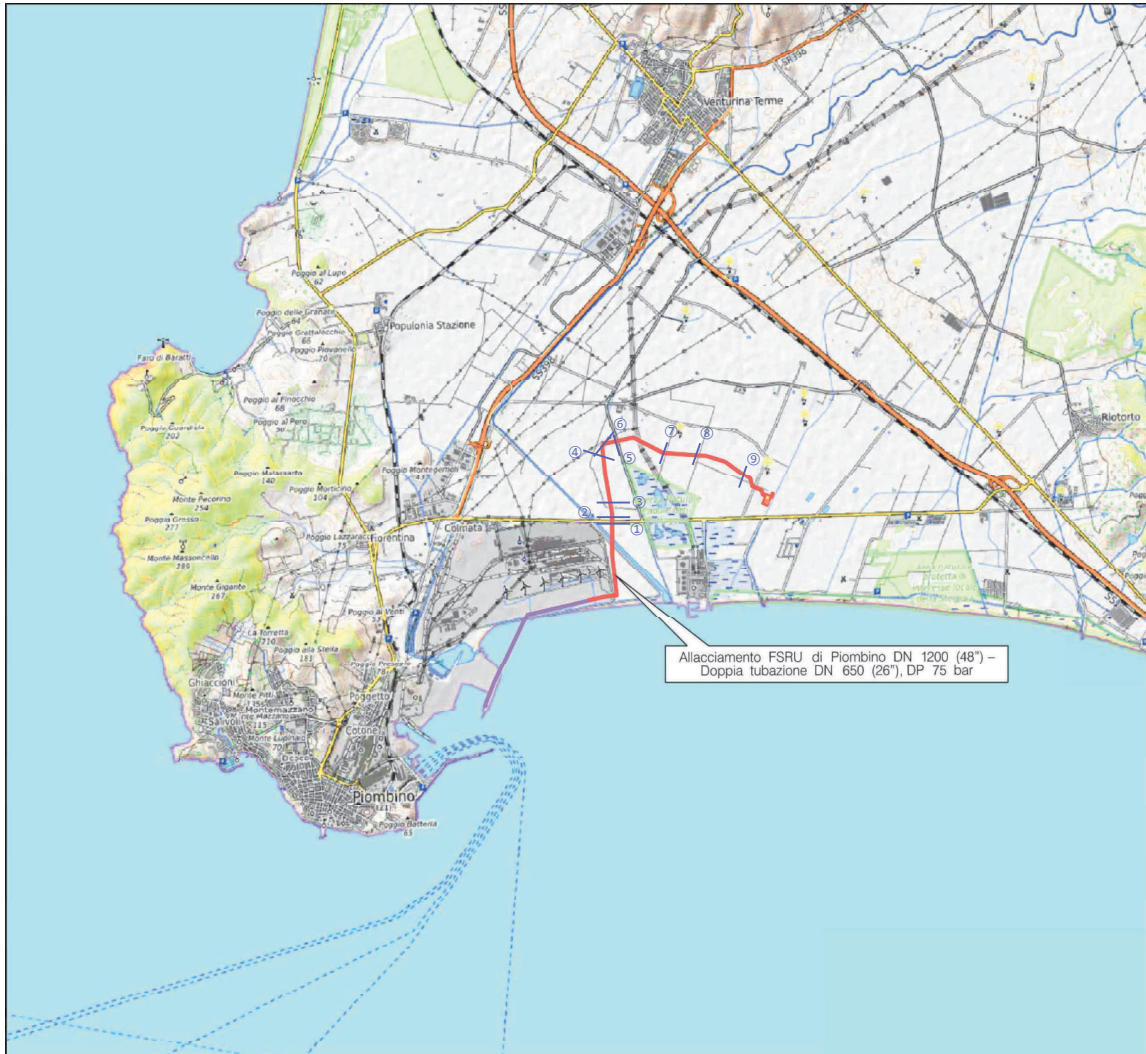
ALLEGATI

- ▶ Planimetria interferenze
- ▶ Vs. invito CdS

TIM S.p.A.

Sede legale: Via Gaetano Negri, 1 - 20123 Milano
Sede secondaria e Direzione Generale: Corso d'Italia, 41 - 00198 Roma
Casella PEC: telecomitalia@pec.telecomitalia.it

Codice Fiscale/P. IVA e Iscrizione al Registro delle Imprese
di Milano: 00488410010
Iscrizione al Registro A.E.E. IT08020000000799
Capitale Sociale € 11.677.002.855,10 interamente versato



Allacciamento FSRU di Piombino DN 1200 (48") - Doppia tubazione DN 650 (26"), DP 75 bar

LEGENDA

- ① Incrocio con cavi rame sotterranei
- ② Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei
- ③ Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei
- ④ Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei
- ⑤ Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei
- ⑥ Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei
- ⑦ Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei
- ⑧ Incrocio con cavi rame e fibra ottica sotterranei
- ⑨ Incrocio con cavi rame sotterranei e/o aerei

Per le interferenze sotterranee, vista l'approssimazione delle cartografie, dovranno essere opportunamente segnalate sul posto preliminarmente all'esecuzione dei lavori di scavo ed inoltre si richiede il rispetto delle norme in vigore negli incroci e avvicinamenti con i ns. impianti in particolare per quelli rilevabili a vista (cavi e cavetti aerei).

ALLEGATO H

Spett.le
Commissario straordinario di Governo
per il rigassificatore di Piombino
art. 5 – D.L. n.50/2022
d.P.C.M. 8 giugno 2022
Piazza Duomo, 10
50122 FIRENZE FI

[commissariostraordinariorigassificatore@
postacert.toscana.it](mailto:commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it)

e p.c.

SNAM FSRU ITALIA S.r.l.
Sardegna International and Energy
Transition Projects
Piazza Santa Barbara 7
20097 San Donato Milanese (MI)

Ingcossard@pec.snamretegas.it

DIS/TOU/UT-LI/TEC

e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente : Snam FSRU Italia. – PARERE PER CONFERENZA DEI SERVIZI

Spett.le Commissario straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino,

con riferimento alla vostra comunicazione del 20.07.2022, nostro protocollo E-DIS-20/07/2022-0741156, si rilascia parere favorevole per quanto di competenza, rimandando alla fase post autorizzativa l'acquisizione dei dettagli esecutivi di risoluzione delle interferenze del nuovo metanodotto di raccordo alla Rete Nazionale Gasdotti.

Allo scopo si allega una planimetria scala 1:20.000 con riportato il tracciato delle nostre linee elettriche aeree di media tensione interferenti con il tracciato del nuovo metanodotto.

In particolare evidenziamo che le nostre linee elettriche aeree di media e bassa tensione hanno una altezza dal suolo maggiore di 5 metri e nella fase di sottopasso è necessario tenere conto delle distanze previste dall'Allegato IX del D.L. 81/08 e s.m.i.

Siamo disponibili ad un sopralluogo congiunto al fine di valutare puntualmente le interferenze delle linee elettriche e condividere le soluzioni, per le quali dovrà pervenire ai nostri uffici richiesta di spostamento impianti in tempo utile per la sua lavorazione e lasciando a Snam la possibilità di procedere con le rispettive accettazioni mediante pagamento dei relativi oneri.

Relativamente alla domanda di connessione da 5000 kW per l'impianto accessorio di correzione dell'indice di Wobbe, pervenuta il 06.07.2022, da realizzarsi in loc. Guinzane -Vignarca presso l'impianto esistente, si comunica che per soddisfare l'intera potenza richiesta si rende necessario da parte nostra la costruzione di un nuovo impianto di trasformazione a 132.000/15.000 Volt da realizzarsi c/o la Zona Industriale di Montegemoli.

Per la comunicazione del relativo preventivo di connessione siamo in attesa della comunicazione dei tempi di connessione da parte del gestore della Rete di Trasmissione Nazionale – Terna Spa – la cui richiesta è stata inviata in data 28.07.2022.

Per eventuali ulteriori informazioni o dettagli per la fase esecutiva del progetto si prega contattare il nostro capo unità tecnici Paolo Salvi [redacted] della Unità Territoriale di Livorno.

Ci è gradita l'occasione per inviare i nostri migliori saluti.

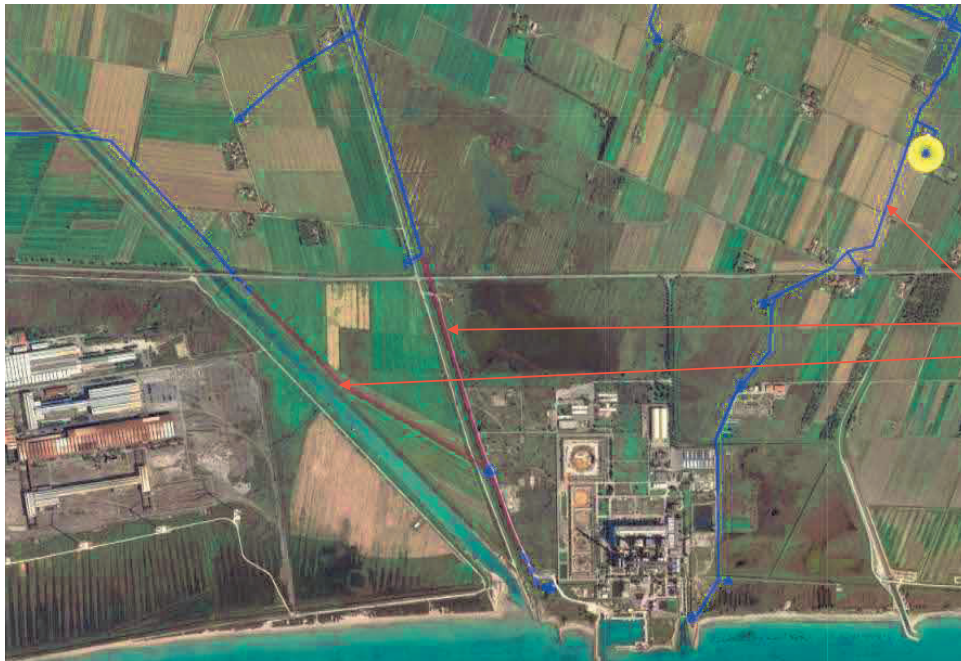
All.ti n. 1 planimetria

LUIGI VERNIZZI

Il Responsabile

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005 e s.m.i.. La riproduzione dello stesso su supporto analogico è effettuata da Enel Italia S.p.A. e costituisce una copia integra e fedele dell'originale informatico, disponibile a richiesta presso l'Unità emittente.

INTERFERENZE CON TRACCIATO METANODOTTO DN 1200/650 DP 75 BAR DI COLLEGAMENTO NAVE FSRU PIOMBINO CON RETE NAZIONALE GASDOTTI – TRA LE LOC. PONTEDORO E GUINZANE – COMUNE DI PIMBINO (LI)



Linee elettriche aeree a media tensione 15.000 Volt

SCALA 1:20.000

ALLEGATO L

Spett.le REGIONE TOSCANA

Direzione Ambiente ed Energia

c.a. Commissario Straordinario per il rigassificatore

Piazza Unità italiana, 1

50123 – Firenze (FI)

PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

PEC: commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

Livorno 05/10/2022

Prot. n. 0022528/22

OGGETTO: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Convocazione *seconda riunione* della Conferenza dei Servizi in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter della l.241/90. – *Parere di pertinenza* -

In relazione all'oggetto, alle integrazioni e chiarimenti forniti da SNAM attraverso la documentazione pubblicata in data 4 Ottobre sul sito della Regione Toscana nella sezione dedicata al Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino, riscontrando il ricevimento delle raccomandazioni e prescrizioni inserite nel precedente parere preliminare favorevole del 19/09/2022 con protocollo ASA n. 21134, esprimiamo *parere favorevole*.

Come menzionato nella nota SNAM "Risposta Prot. 0355585 del 19.09.2022 _ ASA" di cui si allega copia, restiamo a disposizione per gli incontri propedeutici da effettuarsi nelle fasi preliminari e durante il corso dei lavori atti a garantire lo scambio di informazioni e soluzioni utili alla gestione delle interferenze nello spirito più assoluto di collaborazione.

Nelle fasi susseguenti al presente parere potranno essere contattati gli uffici di pertinenza ai riferimenti sotto riportati.

- **LOB Servizio Idrico Integrato - Esercizio e manutenzione reti idriche VDC**

P.I. Antonio Gigliotti 0586.668982 - a.gigliottli@asa.livorno.it

- **LOB Progettazione e Gestione Investimenti - Rilascio pareri**

Geom. Carlo Fattori 0586.242718 - c.fattori@asa.livorno.it

Distinti saluti

Allegati:

- SNAM - Risposta Prot. 0355585 del 19.09.2022 _ ASA.pdf

A.S.A. Azienda Servizi Ambientali S.p.A

Capitale sociale interamente versato € 28.613.406,93

C.F. e P.I. Registro Imprese della Maremma e del Tirreno n. 01177760491 - R.E.A. n. 103940

Sede Legale: Via del Gazometro, 9 - 57122 Livorno

Fax +39 0586 246515 – **Commerciale servizio idrico** da rete fissa e mobile 800 010 303

Pronto Intervento da rete fissa e mobile: servizio idrico e fognatura 800 139 139 - **Servizio gas** 800 417 417

www.asaspa.it - PEC: asaspa.protocollo@legalmail.it - Sportello on-line per le operazioni commerciali: www.asaspa.it/web/asasi

 @ASA_SpA  fASA spa



ALLEGATO M

Alla c.a. di

INFSRU

Via Dell'Unione Europea, 4
20097 San Donato Milanese (MI) Italia
ingecos@pec.snamretegas.it

SNAM

ingcos.sard@pec.snamretegas.it
assetcompany11@pec.snam.it

**COMMISSARIATO SPECIALE
STRAORDINARIO RIGASSIFICATORE**

[commissariostraordinariorigassificatore@
postacert.toscana.it](mailto:commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it)

Oggetto: FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) - richiesta nulla osta di competenza

In riferimento alla richiesta di nulla osta inviata a mezzo pec in data 14-09-2022, alla richiesta di rilascio di nullaosta di competenza alla soluzione progettata atta all'eventuale eliminazione di interferenze della vostra proposta progettuale con la nostra linea elettrica interrata, posizionata come da documentazione "as built" in allegato

Con la presente, si trasmette il nostro pare positivo vincolato al rispetto delle condizioni sotto riportate:

- In punto di prescrizioni, si ricorda il divieto assoluto di avvicinamento alle piazzole in rilevato (di ingresso turbine) con mezzi e/o persone non espressamente autorizzate dalla scrivente, con l'obbligo per chiunque all'interno del parco di mantenere la corretta distanza di sicurezza dalle turbine;
- La richiesta di ingresso e la comunicazione di uscita dalle aree recintate del parco dovrà essere comunicata giornalmente all'arrivo in campo del personale incaricato, inviando la notifica di ingresso a mezzo mail del Direttore lavori o facente veci come da procedura riporta in allegato. La comunicazione di ingresso al sito è da intendersi equiparata *quoad effectum* al verbale di consegna delle aree di impianto in conformità a quanto stabilito dalle leggi vigenti (CEI 11:27 e d.lgs 81/2008). Di conseguenza, da quel momento e fino alla comunicazione di uscita dal sito regolarmente trasmessa, la scrivente società declina qualsivoglia responsabilità per danni a persone e/o cose causati durante l'espletamento delle predette attività;

A tal proposito, si trasmette in allegato la lettera di manleva relativa alle attività in oggetto e contestualmente si chiede di trasmetterla debitamente sottoscritta prima dell'ingresso in sito;

- Le aree di lavoro non dovranno in alcun modo interessare le aree occupate dalla strada di accesso e le relative banchine; nel caso questo non fosse possibile per esigenze realizzative, si dovrà garantire in ogni momento il passaggio dei mezzi di servizio alle turbine mediante una viabilità alternativa avente le medesime caratteristiche in termini di dimensioni portanza e raggi di curvatura dell'attuale viabilità, e comunque idonea a garantire il passaggio di mezzi pesanti eccezionali con peso di 15t per asse e carico complessivo di circa 120t. Resta inteso che, qualsiasi eventuale modifica dovrà essere a noi trasmessa mediante specifica richiesta di nulla osta;

- Le tubazioni se posizionate al di sotto dell'attuale viabilità, dovranno garantire un adeguato grado di protezione, atto a permettere il passaggio dei mezzi eccezionali aventi un peso complessivo di 120t e un carico all'asse di 15t, senza dover attuare all'eventuale passaggio ulteriore attività o opere provvisorie di protezione o ripartizione del carico delle linee di vostra proprietà;

Eventuali perturbazioni all'attuale stratigrafia del pacchetto stradale, anche se a carattere temporaneo, dovranno essere ripristinate *quo-ante*, fornendo alla compagnia scrivente evidenza, mediante la fornitura dei test di compattazione su piastra idonei ai carichi sopra menzionati e comunque mai inferiori a $Md \geq 55MPa$; $Md'/Md < 2$, ove Md e Md' rappresentano rispettivamente i moduli di deformabilità del primo e del secondo ciclo di carico eseguiti con la prova di carico su piastra con diametro 300mm.

- In prossimità del passaggio cavi, prima di procedere all'escavazioni del terrano mediante mezzo meccanico, dovranno essere effettuati dei saggi a mano fino all'individuazione del cavidotto esistente.
- Nel caso in cui i lavori vengano realizzati da un soggetto diverso dalla Ditta Concedente, sarete tenuti a fornirci il nominativo dell'effettiva impresa esecutrice dei lavori e quello della compagnia assicuratrice.

Di seguito riportiamo il nominativo della persona di riferimento responsabile della gestione del parco:

Ing. Roncarolo Mirco


Operation Manager

e il numero di riferimento del "Site Guard" il Sig. Ancillotti con il quale chiediamo di prendere contatti diretti per la gestione dell'apertura e richiusura dei cancelli di ingresso alle aree, nelle giornate nelle quale si richiederà di effettuare l'ingresso alle aree di impianto.

Sig. Alessandro Ancillotti


Site Guard

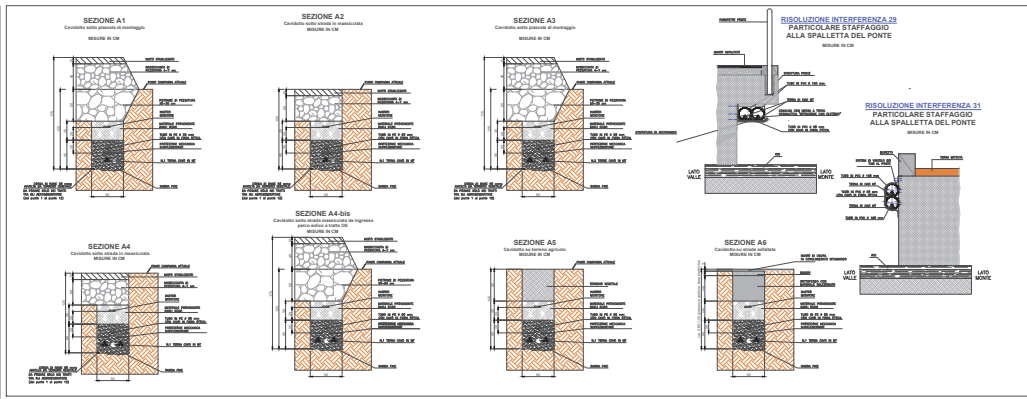
alla presente si allegano le tavole di progetto "As Built":

- GE.PIO01.PE.2.7_REV.02_Planimetria su ortofoto con individuazione dei tratti di cavidotto e sezioni di posa cavi;
- GE.PIO01.PE.2.7.4_REV.02_Planimetria con individuazione delle interferenze;
- GE.PIO.01.PE.2.7.5_REV.02_Risoluzione delle interferenze
- Procedura di notifica ingresso al sito
- Lettera di Manleva

La Spezia, 26/09/2022

Distinti Saluti

SELT Società Elettrica Ligure Toscana srl
SELT SOC. ELETTRICA LIGURE TOSCANA SURL
Via Leonardo da Vinci n. 15
39100 Bolzano
P. IVA e C.F. 08664710962



DEFINIZIONE TRATTI PER POSA CAVODOTTO MT			
TRATTO	TIPOLOGIA DI POSA	SEZIONE CAVODOTTO	LARGO POSA (sezione tipo)
1-2	Posa sotto placca di montaggio	A1	50
2-3	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	A2	296
3-4	Posa sotto placca di montaggio	A1	65
4-5	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	A2	297
5-6	Posa sotto placca di montaggio	A1	66
6-7	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	A2	291
7-8	Posa sotto placca di montaggio	A3	69
8-9	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	A4	293
9-10	Posa sotto placca di montaggio	A3	70
10-11	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	A4	283
11-12	Posa sotto placca di montaggio	A2	42
12-13	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	A4	415
13-14	Attraversamento stradale in sede stradale	AA	47
14-15	Posa in terreno	AS	1007
15-16	Attraversamento stradale in sede massicciata	AA	44
16-17	Posa in terreno	AS	13
17-18	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	379
18-19	Attraversamento stradale in sede massicciata	AA	24
19-20	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	1975
20-21	Attraversamento stradale in sede massicciata	AA	385
21-22	Attraversamento stradale in sede massicciata	AA	5
22-23	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	146,5
23-24	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	475
24-25	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	232
25-26	Attraversamento stradale in sede massicciata	AA	15
26-27	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	899
27-28	Attraversamento stradale in sede massicciata	AA	17
28-29	Posa sotto arena massicciata laterale di arena. Posa su lato destro del cavo in direzione N°148/0001/02.2	AA	150

COMUNE DI PIOMBINO
 Provincia di Livorno
 REGIONE TOSCANA

IMPIANTO DI PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA DA FONTE
 EDOLICA E RILATIVE OPERE DI COLLEGAMENTO -
 PARCO EDOLICO "FOCE DI CORNAIA"

ELABORATO AS-BUILT

PARCO EDOLICO "FOCE DI CORNAIA"
 Società Elettrica Ligure Toscana S.r.l.

Planimetria su ortofoto con individuazione dei tratti di cavodotto e sezioni di posa cavi

AB.2.7

Società Elettrica Ligure Toscana S.r.l.
 Via...
 BayWa re.
 ENERGY SYSTEM SERVICES S.r.l.



INDIVIDUAZIONE DELLE INTERFERENZE TRA IL CAVOTTIO MT E INFRASTRUTTURE ESISTENTI E DA PROGETTO		
NUM. INTERFERENZA	TIPOLOGIA DI INTERFERENZA	RISOLUZIONE INTERFERENZA
DA 1 A 20	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
21	Attraversamento canale a valle equivale	Protezione del cavottio con l'interferenza e canale 50, in caso di protezione del cavottio
22	Attraversamento area agricola in concessione a L. 10/1975	Conservazione dell'area agricola con l'interferenza
23	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
24	Interferenza con linea elettrodotto	Protezione del cavottio con l'interferenza
25	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
26	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
27	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
DA 28 A 30	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
31	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
DA 32 A 33	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
DA 34 A 36	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
37	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
38	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
39	Interferenza con habitat di pregio per specie rare	Protezione del cavottio con l'interferenza
40	Attraversamento area d'uso	Protezione del cavottio con l'interferenza

- LEGENDA
- AEROGENERATORI
 - PERIMETRO DI PROGETTO
 - CAVOTTIO DI COLLEGAMENTO ALLA STAZIONE UTENTE
 - INDIVIDUAZIONE INTERFERENZE
 - RECINZIONE PARCO SOLICO

I dettagli sulle interferenze del parco solare sono riportati nell'appendice 2.3.2

COMUNE DI PIOMBINO
Provincia di Livorno

IMPianto di produzione di energia elettrica da fonte eolica e relative opere di connessione - PARCO EOLICO "FOCE DI CORNIA"

ELABORATO AS-BUILT

PARCO EOLICO "FOCE DI CORNIA"
Società Elettrica Ligure Toscana S.r.l.

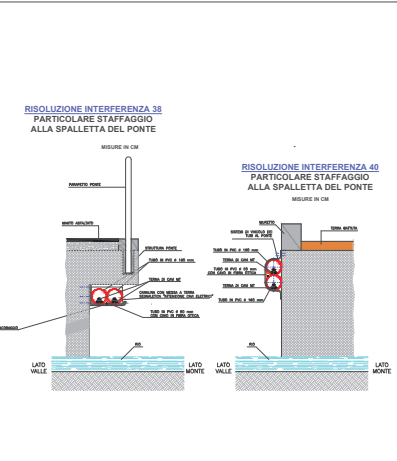
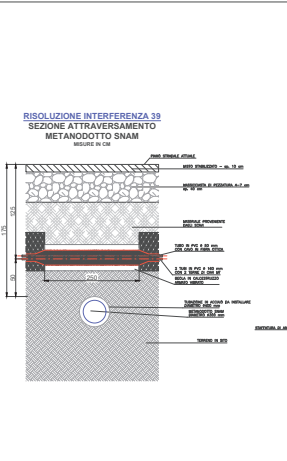
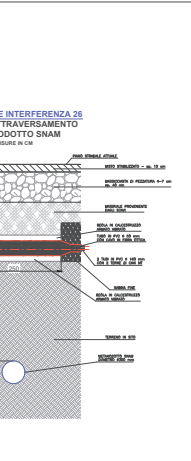
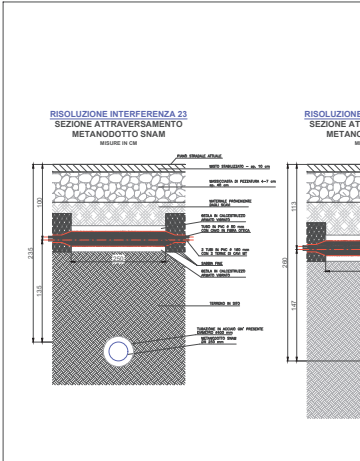
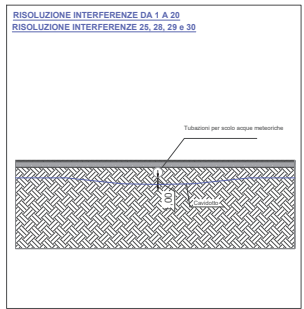
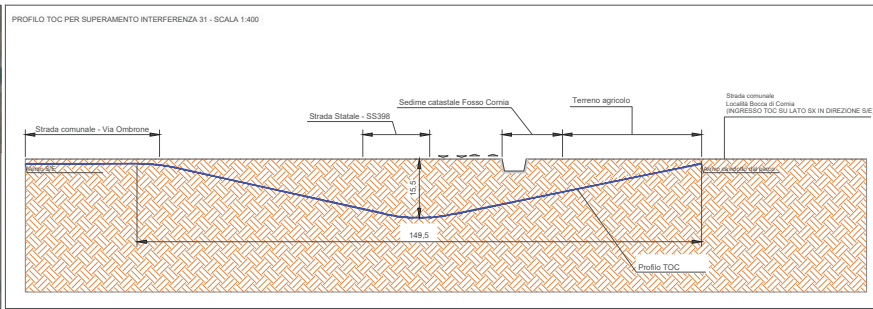
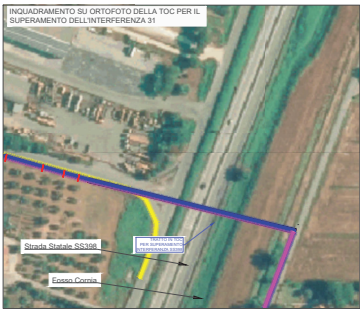
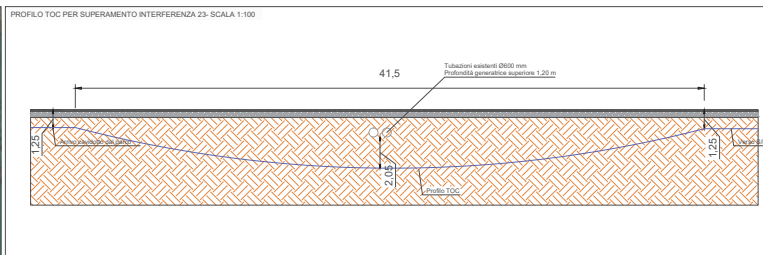
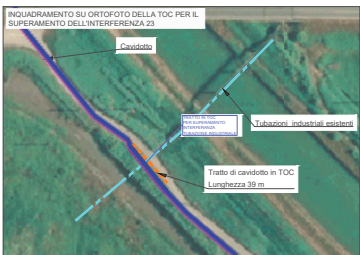
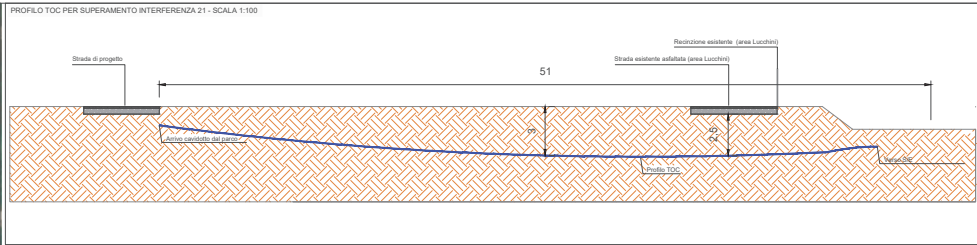
PROGETTO: **Planimetria con individuazione delle interferenze**

SCALE: **AB.2.7.4**

Società Elettrica Ligure Toscana S.r.l.
REGIONE TOSCANA

BayWa ce.
ENERGY SYSTEM SERVICES S.r.l.

REVISIONE	DESCRIZIONE	DATA	PROGETTISTA	VERIFICATORE
01	AS-BUILT	15/05/2024		



COMUNE di PIOMBINO
Provincia di Livorno
REGIONE TOSCANA

IMPIANTO DI PRODUZIONE DI ENERGIA ELETTRICA DA FONTE
EDUCA E RELATIVE OPERE DI CONNESSIONE -
PARCO EDUICO "FOCE DI CORNIA"

ELABORATO AS-BUILT

PARCO EDUICO "FOCE DI CORNIA"
Società Elettrica Ligure Toscana S.r.l.

Risoluzione delle interferenze **AB.2.7.5**

COMITATO DI INTERFERENZE
Società Elettrica Ligure Toscana S.r.l.

ESPOSIZIONE
BayWa re.
ENERGY SYSTEM SERVICES S.r.l.

DATA	REVISIONE	OPERAZIONE	ELABORATO	APPROVATO
01/10/2014	01	ESPOSIZIONE	ESPOSIZIONE	ESPOSIZIONE

ALLEGATO N



**Commissario straordinario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino
art.5 D.L. n. 50/2022 – D.P.C.M. 8 giugno 2022**

**CONFERENZA DI SERVIZI
(art. 14-ter della L. 241/1990)**

**Riunione del 19/09/2022
VERBALE**

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Il giorno 19 settembre 2022 alle ore 11.00 presso gli uffici della Regione Toscana - Piazza del Duomo 10, Firenze - Palazzo Strozzi Sacratì – Sala Pegaso, il Commissario straordinario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino (di seguito Commissario) e in videoconferenza, apre la riunione della Conferenza dei Servizi (di seguito CdS), indetta con nota del 20/07/2022 e successiva rettifica del 21/07/2022 e successivamente convocata con nota del 23/08/2022 in forma simultanea e in modalità sincrona ex art. 14-ter della Legge 241/1990 ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) in oggetto.

All'odierna riunione sono stati convocati i Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi ricompresi nell'autorizzazione di cui all'art. 5 del d.l. 50/2022 nonché ulteriori Soggetti ivi compresi i Soggetti Competenti in materia ambientale (SCA) in coerenza con quanto disposto con l'ordinanza commissariale n.97/2022. I suddetti soggetti vengono in questa sede rappresentati secondo quanto disposto dall'art.14 ter della legge 241/90 in materia di rappresentante unico.

E' stato altresì convocato il proponente Snam FSRU Italia S.r.l. (di seguito Proponente), ai sensi della L. 241/1990;

Tutte le sopracitate note di indizione e convocazione dell'odierna riunione della CdS sono state pubblicate sul sito web del Commissario.

Dalla verifica della validità delle presenze, nonché delle deleghe prodotte, risultano presenti in qualità di componenti della Conferenza:

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
Commissario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino	Rilascio autorizzazione unica ai sensi dell'art.5 DL 50/2022	Eugenio Giani
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento del Coordinamento Amministrativo – Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS) per la CdS	Donato Attubato (RUAS - nominato con DPCM 8 luglio 2020)
MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali Divisione V – Procedure di	Comunicazione alla Commissione UE art. 5 comma 3 DL 50/2022	A supporto del RUAS

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
Valutazione VIA e VAS	Coinvolgimento <u>per opportuna conoscenza</u> essendo in ordinario ufficio competente per le Valutazioni	
Istituto Superiore di Sanità	Valutazione Impatto Sanitario ex art 23 comma 2 D.lgs 152/2006	A supporto del RUAS Presente Eleonora Soggiu
MITE - Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza	Coinvolgimento <u>per opportuna conoscenza</u> essendo in ordinario ufficio competente per il rilascio dell'atto autorizzativo, in questo caso competenza delegata al commissario	A supporto del RUAS
MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali – Divisione II – Rischio Rilevante e AIA	Competente al rilascio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale di competenza statale ex Titolo III-bis, Parte II, D.Lgs. 152/2006	A supporto del RUAS
MITE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) – Divisione VII Bonifica dei siti di interesse nazionale	Atto di assenso ai fini della realizzabilità delle opere all’interno del SIN di Piombino ai sensi art 242ter D.lgs 152/2006 Parere ai fini del rilascio dell’autorizzazione ex art.109 del D.lgs.152/2006 di competenza del Genio Civile Valdarno Inferiore	A supporto del RUAS Presente Luciana Distaso
MiSE – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI Ispettorato Territoriale Toscana – Unità Organizzativa III - Reti e servizi di comunicazione elettronica nel settore telefonico	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione ex art. 56 del Dlgs. 259/2003	A supporto del RUAS Presente Francesco Monnanni
Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco - Comitato Tecnico Regionale :con il coinvolgimento di: Ministero dell’Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno	Rilascio Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ex art.16 e art.17, c.2 D.Lgs. 105/2015 Valutazioni sulle attività soggette a prevenzione incendi a sensi del D.P.R. 151/11 (ricomprese nell’iter di rilascio del NOF)	A supporto del RUAS Presente Ugo D’Anna
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Compartimento marittimo di Livorno - Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto	Esercizio competenze in relazione al codice della navigazione ex Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327	A supporto del RUAS Presente Alberto Poletti
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Pisa e Livorno	Esercizio delle competenze di cui al D.Lgs. n. 42/2004 in relazione all’Autorizzazione paesaggistica ex D.Lgs. 42/2004 Verifica preventiva dell’interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006	A supporto del RUAS Presente Valerio Tesi
Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino settentrionale	Parere di competenza ai sensi della pianificazione di Bacino	A supporto del RUAS
Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria	Concessione demaniale per occupazione terreni e apposizione servitù .Cod. civ. articoli 822 e ss	A supporto del RUAS Presente Alessandro Pasqualetti
Ufficio delle Dogane di Livorno	Autorizzazione ai sensi della normativa fiscale ex art. 19 D.Lgs. 374/90, tutela dell’erario in materia di dogane , .accise e monopoli	A supporto del RUAS Presente Giovanni Parisi
Stato Maggiore della Marina (MARISTAT) Comando Militare dell’esercito Aeronautica Militare Comando 1^Regione Aerea	Nulla osta delle Forze Armate (Esercito, Marina, Aeronautica) per le servitù militari e per la sicurezza del volo a bassa quota e ulteriori competenze ai sensi .dell’Ordinamento Militare	A supporto del RUAS Presente Gen. Michele Vicari
Consiglio superiore dei Lavori Pubblici	Parere di competenza in relazione alla variante al PRP ex L. 84/94	A supporto del RUAS Presente Massimo Sessa
Ministero delle Infrastrutture Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il	Competenze in materia di concessione demaniale .marittima	A supporto del RUAS

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua interne		
Regione Toscana	Rappresentante Unico Regionale	Edo Bernini RUR (nominato con Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022)
Regione Toscana – Settore Servizi Pubblici Locali, Energia Inquinamento Atmosferico (ex Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Bonifiche)	Intesa ex DL 01/10/2007 n.159 art. 46 e LR 39/2005 art. 4	A supporto del RUR
Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare	Esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale art 5 DPR 357/97 Eventuale nulla osta per interventi ricadenti in area naturale protetta ex legge 394/1991	A supporto del RUR Presente Leonardo Petri
Regione Toscana - Settore Genio Civile Valdarno Inferiore	Autorizzazione Idraulica per manufatti interferenti con reticolo idrografico regionale o interventi in fascia di rispetto ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018 Concessione per l'utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R Immersione in ambiente marino e attiguo di sedimenti marini, inerti e manufatti ex art. 109 D.Lgs.152/2006 Parere sulle indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica qualora fossero richieste varianti automatiche o varianti semplificate ex LR 65/14, D.P.G.R. 5/R/2020	A supporto del RUR
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Logistica e Cave	Parere regionale in merito alla variante al PRP ex art 5 legge 84/1994	A supporto del RUR Presente Fabrizio Morelli
Provincia di Livorno	Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92	Irene Nicotra
Comune di Piombino	Autorizzazione Paesaggistica ex art.146 D.Lgs. 42/2004, L.R.65/2014 Comunicazione o nulla osta per la Valutazione di Impatto acustico ai sensi dell'art. 8 c.4 o c.6 della L. .447/1995 Verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 e smi, nonché parere di .competenza sull'eventuale variante urbanistica Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92 Titolo edilizio per interventi edilizi afferenti al metanodotto ex DPR 380/2001 LR 65/2014 Parere Sanitario del Sindaco ex comma 6 art.29 quater del D.lgs 152/2006 e artt. 216 e 217 RD 1265/1934	Luca Favali Francesco Ferrari
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Concessione demaniale marittima e portuale ex art 18 legge 84/1994 e smi Variante PRP ex art 5 legge 84/1994	Luciano Guerrieri
Consorzio di Bonifica 5 – Toscana Costa	Parere/Nulla osta su interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012 Concessione per interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012	Assente
TELECOM ITALIA	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Assente
ENEL distribuzione	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di	Luigi Vernizzi

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
	competenza	
A.S.A.- AIT	Parere su interferenze opere di competenza	Paolo Sansò
TERNA	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Assente
ENAC	Nulla osta per la sicurezza del volo da rilasciarsi da parte dell'Aeronautica civile, ai sensi del R.D. .327/1942 recante il Codice della Navigazione	Assente
ANAS SpA	Parere su interferenze opere di competenza	Stefano Sestini
Società Elettrica Ligure Toscana srl	Parere su interferenze opere di competenza	Assente
Ulteriori Soggetti	Competenza	Rappresentante
SNAM	Proponente	Elio Ruggeri
Regione Toscana – Settore VIA/VAS	A supporto CdS	Carla Chiodini
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali (ex Settore Autorizzazioni Ambientali)	A supporto CdS	Francesca Poggiali
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali (settore costituito con Decreto 15117 del 28.07.2022)	A supporto CdS	
Regione Toscana – Settore Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR (settore costituito con Decreto 15117 del 28.07.2022)	A supporto CdS	
ISPRA	Soggetto Competente in materia ambientale	Alfredo Pini
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Programmazione della viabilità Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma – Osservatorio Mobilità Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo - Mobilità sostenibile	A supporto CdS	
Prefetto Provincia di Livorno	A supporto CdS	
ARPAT	A supporto CdS	Pietro Rubellini
Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V – Tutela del Paesaggio	A supporto CdS	
Azienda USL Toscana NordOvest – Dip.Prev.Piombino	A supporto CdS	Alessandro Barbieri
Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze	A supporto CdS	Gianni Cortigiani
Direzione Generale della Giunta Generale Settore contratti Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo della Regione	A supporto CdS	Paolo Pantuliano
Direzione Competitività della Toscana e Autorità di gestione	A supporto CdS	Sandro Vannini
Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici Settore Attività legislativa e giuridica	A supporto CdS	Lucia Bora
Regione Toscana – Direzione Agricoltura e	A supporto CdS	Roberto Scalacci

Ulteriori Soggetti	Competenza	Rappresentante
Sviluppo Rurale Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)		
Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche abitative Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio Settore Tutela Riqualificazione e Valorizzazione del Paesaggio	A supporto CdS	Aldo Ianniello
IRPET	A supporto CdS	Nicola Sciclone
Comune di San Vincenzo	Soggetto Competente in materia ambientale	Alessio Landi
Comune di Campiglia Marittima	Soggetto Competente in materia ambientale	Annalisa Giorgetti

Il Commissario procede all'inquadramento dell'istanza e ricorda che il procedimento è finalizzato al rilascio dell'**autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) limitatamente alla sola localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino.**

Il Commissario fornisce ulteriori elementi di inquadramento normativo ricordando che il decreto-legge 17 maggio 2022, n. 50, convertito con modificazioni con la legge 15 luglio 2022, n.91, recante *“Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti, nonché in materia di politiche sociali e di crisi ucraina”* ed, in particolare, l'articolo 5 sancisce le disposizioni per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione nazionale, mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto già esistente, per far fronte alla necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, a seguito della nota crisi aperta con il conflitto bellico tra Ucraina e Russia.

Il medesimo articolo 5 stabilisce, in particolare, che:

- la realizzazione delle succitate opere ed infrastrutture connesse costituisce interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti, prevedendo a tal fine la nomina, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, di uno o più Commissari straordinari di Governo;
- è previsto il rilascio di una autorizzazione unica, ferma restando l'intesa con la regione interessata, entro 120 giorni dal ricevimento dell'istanza (comma 2);
- per le valutazioni ambientali è prevista l'esenzione di cui all'articolo 6, comma 11, d. lgs.152/2006;
- le amministrazioni a qualunque titolo interessate nelle procedure autorizzative, incluso il rilascio della concessione demaniale marittima, delle opere e delle infrastrutture connesse all'opera, attribuiscono ad esse priorità e urgenza negli adempimenti e nelle valutazioni di propria competenza, anche ai fini del rispetto del termine predetto. L'autorizzazione tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative (ove necessario, anche la concessione demaniale). L'autorizzazione ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché di approvazione della variante al piano regolatore portuale, ove necessaria. La variante urbanistica, conseguente all'autorizzazione, comporta l'assoggettamento dell'area a vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, e le comunicazioni agli interessati di cui all'articolo 14, comma 5, della legge 7 agosto 1990, n. 241, tengono luogo della fase partecipativa di cui all'articolo 11 del predetto decreto del Presidente della Repubblica n. 327 del 2001. Gli enti locali provvedono alle necessarie misure di salvaguardia delle aree interessate e delle relative fasce di rispetto e non possono autorizzare interventi edilizi incompatibili con la localizzazione dell'opera;

Il Commissario ricorda:

- che con il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'8 giugno 2022, registrato dalla Corte dei Conti in data 10/06/2022 al n. 1585 e trasmesso al Presidente della Giunta regionale in data 17 giugno 2022 dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Presidente pro-tempore della Regione Toscana è stato nominato Commissario straordinario di Governo, ai sensi e per le finalità di cui al citato articolo 5 del d.l. 50/2022;
- che in data 29 giugno 2022 è stata presentata dal Proponente l'istanza ai sensi dell'articolo 5 predetto, con la relativa documentazione; il progetto prevede l'ormeggio di una FSRU presso la banchina Est della darsena Nord del porto di Piombino ed il trasferimento via condotta del gas naturale vaporizzato fino al punto di ingresso nella rete nazionale gasdotti, posto a circa 8,5 km.

Ricorda quindi le proprie ordinanze:

- l'ordinanza commissariale n. 86/2022 con cui è stato costituito l'ufficio commissariale e sono state individuate le prime strutture componenti, di cui si avvale il medesimo;
- l'ordinanza commissariale n. 97/2022 con cui è stato dato avvio al procedimento unico ai sensi dell'art. 5 del citato D.L. 50/22;
- l'ordinanza commissariale n. 103/2022 con cui è stato integrato l'ufficio di avvalimento (con CTR) e sono state individuate alcune disposizioni per il procedimento unico in essere;
- l'ordinanza commissariale n. 112/2022 con cui è stato integrato l'ufficio di avvalimento con il settore regionale Pesca;
- l'ordinanza commissariale n. 113/2022 con cui è stato integrato l'ufficio di avvalimento con IRPET.

In particolare evidenzia che con l'ordinanza n.97/2022 il Commissario ha disposto *“ai sensi dell'articolo 7 della l. 241/90, di dare avvio al procedimento unico, da concludersi entro 120 giorni dalla data di ricezione della istanza, per il rilascio della autorizzazione di cui all'articolo 5 del D.L. 50/2022 per la localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino per tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave e alla scadenza di tale termine la banchina dovrà comunque essere liberata”* con delega al Direttore della Direzione Ambiente ed Energia per l'indizione della CdS ai sensi degli articoli 14, 14bis e seguenti della l. 241/90 al fine di acquisire pareri, nullaosta, intese, concessioni e ogni altro atto necessario per il rilascio della citata autorizzazione. Con detta ordinanza il Commissario ha altresì disposto *“di assicurare la partecipazione allo svolgimento del procedimento mediante: - l'invito in conferenza dei servizi anche dei soggetti competenti in materia ambientale; - mettendo a disposizione del pubblico, fatte salve le esigenze di riservatezza, lo studio ambientale (SIA) e il progetto sul sito web del Commissario, unitamente a specifico avviso al pubblico che dettagli le modalità di partecipazione”*.

Il Commissario ricorda quindi che con nota del 15 luglio 2022, il Proponente ha puntualizzato di aver presentato la richiesta *“per la sola localizzazione iniziale in banchina all'interno del porto di Piombino”*, evidenziando *“la necessità di prevedere un periodo di ormeggio in porto non inferiore ai tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave”* con l'impegno ad individuare *“localizzazioni alternative che consentano di minimizzare la permanenza della FSRU alla banchina di Piombino”*.

In relazione all'iter amministrativo del procedimento fin qui svolto il Commissario ricorda che:

- in data 29 giugno 2022 con prot. n. ENGCOS/PROSPE/S/139/CAI la società SNAM ha presentato all'ufficio commissariale, ai sensi dell'articolo 5, comma 5 del d.l. n.50/22, istanza di autorizzazione ex articolo 46 del d.l. n.159/2007, convertito con modificazioni dalla legge 222/2007, trasmettendo in allegato la relativa documentazione;
- con nota del 20.07.2022 e successiva rettifica del 21.07.2022 è stata indetta la Conferenza dei servizi decisoria ai sensi dell'art. 14, c.2, legge n. 241/1990 e smi., da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona ex art. 14-bis, legge n. 241/1990, avente ad oggetto *“Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia”*, alla quale sono state invitate le Amministrazioni individuate in apposita tabella in relazione alle relative competenze;

- con avviso del 21 luglio 2022 è stata resa nota la presentazione dell'istanza da parte di SNAM ed è stato quindi dato avvio alla partecipazione del pubblico di durata pari a 30 gg decorrenti dalla data di pubblicazione dell'avviso;
- con avviso del 28 luglio 2022 è stato pubblicato l'elenco delle particelle interessate dalla fascia del vincolo preordinato all'esproprio (VPE) e dalle aree da occupare temporaneamente, pubblicato per 30 giorni consecutivi, decorrenti dal giorno 28/07/2022, all'Albo Pretorio del Comune di Piombino e su un quotidiano a diffusione nazionale e su un quotidiano a diffusione locale, nonché sul sito del Commissario;
- con nota prot. 0315910 del 10.08.2022 prot. 0315910 il Commissario, sulla base delle richieste avanzate dai Soggetti competenti al rilascio di alcuni titoli abilitativi ai fini dell'istruttoria di propria competenza (riportati nell'Allegato A – Pareri recanti richieste integrazioni) ha richiesto al proponente di integrare la documentazione progettuale presentata in allegato all'istanza entro il termine di 20 giorni. Con la medesima nota ha altresì richiesto di integrare la documentazione con uno specifico studio relativo alle ricadute socio-economiche del progetto;
- con nota prot. 0325371 del 23.08.2022, in accoglimento delle richieste motivate di svolgere la Conferenza dei Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art.14 ter della legge n.241/1990 avanzate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e del Comune di Piombino, è stata convocata per il giorno 19/09/2022 la prima riunione della Conferenza da effettuarsi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art. 14-ter della Legge 241/1990;
- il Proponente ha trasmesso al Commissario straordinario la documentazione integrativa in data 30.08.2022 (vedi Allegato B – Integrazioni Proponente);
- con note prot. 0330971 del 30/08/2022 e prot. 0331690 del 30/08/2022 gli uffici del Commissario hanno richiesto a SNAM di formulare, entro i successivi 10 giorni, le proprie controdeduzioni alle osservazioni del pubblico pervenute in esito alla fase di partecipazione svolta sulla documentazione iniziale nonché alle osservazioni relative alle Aree interessate dal vincolo preordinato all'esproprio.
- con nota del 31 agosto 2022 è stato comunicato a SNAM, ai fini degli adempimenti di competenza, che in data 30.08.2022 è pervenuto il contributo di ENAC (Prot. 0331886) recante indicazioni riguardo la procedura online di "Verifica Preliminare" da effettuare per tutte le opere, le attrezzature ed i mezzi di cantiere ai fini della valutazione di potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea;
- con avviso del 31 agosto 2022 è stato dato avvio alla partecipazione del pubblico sulla documentazione integrativa presentata dal Proponente ed è stata data la possibilità di presentare osservazioni entro il giorno 15.09.2022;
- con nota del 1 settembre 2022 è stato comunicato a tutti i Soggetti interessati l'avvenuto deposito in data 30.08.2022 della documentazione integrativa da parte del Proponente con contestuale richiesta di prenderne visione ai fini delle determinazioni e dei pareri di competenza da esprimere nell'ambito della seduta della Conferenza dei Servizi convocata per il giorno 19.09.2022. Con la medesima nota è stato altresì richiesto ai Soggetti competenti al rilascio dei titoli ricompresi nell'Autorizzazione Unica di cui all'art.5 del d.l. 50/2022 convertito con modificazioni con la legge del 17 luglio 2022 n. 91 nonché agli altri soggetti competenti in materia ambientale (SCA) invitati a partecipare ai lavori della Conferenza ai fini di fornire un supporto tecnico al Commissario per le valutazioni tecniche sulla documentazione presentata da SNAM, se possibile, di anticipare la propria posizione, preferibilmente entro il giorno 12/09/2022 al fine di organizzare i lavori della Conferenza;
- in data 09.09.2022 (prot. 0344717 e 0344719) sono pervenute le controdeduzioni del Proponente alle osservazioni sulla documentazione iniziale;
- ai fini della trasparenza e della partecipazione pubblica al procedimento, è stata creata apposita pagina web sul sito della Regione (<https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino>) con la pubblicazione di tutti gli atti relativi a:
 - norme e atti statali;
 - ordinanze e note del Commissario;

- istanza Snam e documentazione progettuale;
- partecipazione - osservazioni del pubblico
- conferenza dei servizi - pareri e contributi;

Il Commissario ricorda inoltre che il "Memorandum Piombino" contiene opere il cui accoglimento dovrà essere integrato nell'autorizzazione e che il medesimo Memorandum sarà inserito nell'atto propedeutico dell'Intesa tra Governo e Regione Toscana. Invita altresì le amministrazioni comunali a suggerire eventuali integrazioni al medesimo.

Esaurite le premesse il Commissario informa che l'odierna riunione di CdS si svolgerà secondo il seguente OdG:

- Sintetica esposizione della proposta progettuale da parte di SNAM FSRU Italia (Proponente)
- Illustrazione dello stato di avanzamento del procedimento

Il Commissario invita i rappresentanti di SNAM FSRU Italia a procedere, anche alla luce delle integrazioni presentate, ad una sintetica illustrazione del progetto del FSRU da collocare nel porto di Piombino e relativo Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti.

I presenti per il Proponente procedono all'illustrazione del progetto.

In primo luogo vengono illustrate le ragioni della scelta del Porto di Piombino quale sito di localizzazione del FSRU; è stato fatto uno studio puntuale per capire le soluzioni percorribili per l'ormeggio dell'FSRU in tempi celeri.

Il porto di Piombino è risultato l'unico tra i Porti italiani che ha i seguenti tre requisiti essenziali ed immediatamente disponibili per garantire l'ormeggio di una FSRU entro marzo 2023, quali:

- pescaggio adeguato (>15m),
- vicinanza alla rete nazionale (<10 km)
- un accesso in un punto della rete che ha la capacità di assorbire la portata trasferita dalla FSRU (circa 5 miliardi di metri cubi anno) sufficientemente vicino ai poli di consumo ubicati nel nord d'Italia.

Snam ricorda che per rispettare i tempi operativi dell'FSRU Piombino previsti nella primavera 2023 devono cominciare a lavorare in sito nel novembre 2022. Precisa che la nave resterà in ormeggio al porto di Piombino per tre anni pari alla durata dell'esercizio.

Vengono inoltre illustrate le principali tematiche inerenti l'intervento in particolare gli aspetti relativi alla sicurezza (aree di rischio con la possibilità che queste possano interferire con le attività esistenti e con la continuità del traffico), qualità dell'acqua in relazione al gradiente termico e all'immissione di cloro (anche con riferimento all'itticoltura), emissioni in atmosfera.

Per il dettaglio dell'intervento di rimanda alla presentazione di Snam, allegata al presente verbale (Allegato C) e illustrata nel corso dell'intervento.

Terminata l'illustrazione del progetto **il Commissario procede ad informare i partecipanti alla CdS circa lo stato di avanzamento del procedimento.** In particolare ricorda che il procedimento è finalizzato al rilascio dell'autorizzazione unica la quale produce per legge variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché approvazione della variante al piano regolatore portuale e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio; nell'ambito del procedimento sarà acquisita l'intesa della Regione Toscana.

Ciò premesso il Commissario informa i presenti che i lavori della CdS, aperti in data odierna, poiché il procedimento deve concludersi entro il giorno 27.10.2022, si svolgeranno secondo il seguente calendario:

- seconda seduta – 05.10.2022;

- seduta conclusiva – 21.10.2022: determinazione conclusiva della CdS.

Il Commissario procede quindi a fornire elementi sulla partecipazione svolta, in esito alla quale sono pervenute nei termini indicati n. 62 osservazioni nella prima fase di partecipazione del pubblico e n. 17 osservazioni nella fase di partecipazione disposta successivamente al deposito della documentazione integrativa. Le osservazioni sono tutte pubblicate alla pagina web del Commissario.

Il Proponente in relazione alle osservazioni pervenute nella prima fase di partecipazione ha fornito le proprie controdeduzioni.

Il Commissario passa quindi la parola ai rappresentanti dei soggetti convocati invitandoli a segnalare la necessità di richiedere a Snam eventuali ulteriori chiarimenti.

RUAS, Dott. Attubato: indica a tutte le Amministrazioni Statali presenti che possono rivolgersi direttamente a Snam ma ponendo solo dei quesiti utili per la riunione istruttoria che si terrà presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri convocata per il giorno 13 ottobre p.v..

RUR, Dott. Edo Bernini: indica che sono stati sentiti i settori interni e tutti i soggetti che il RUR rappresenta; sono emerse necessità di chiarimenti e approfondimenti come riportati nella nota che il RUR ha inviato al Commissario (prot. 0354874 del 19/09/2022).

Il RUR procede quindi a dare lettura di detta nota.

Viene concordato che SNAM fornisca quanto richiesto dal RUR entro il 30 settembre p.v..

Viene disposta la pubblicazione del parere inviato sul sito della Regione Toscana, alla pagina del Commissario.

AdSP: Dott. Luciano Guerrieri: informa che in data odierna è stato inviato al Commissario un preliminare contributo, per gli aspetti di propria competenza, con una sintesi degli elementi salienti relativi alle implicazioni “procedurali” del caso e al contenuto delle integrazioni a suo tempo richieste, in modo da iniziare a definire una traccia rispetto a quello che – di massima – potrà risultare il parere rispetto al percorso amministrativo di che trattasi, incluso un accenno a condizioni, richieste e compensazioni che verranno comunicate con il suddetto parere.

L'AdSP procede quindi ad una illustrazione generale di tale contributo che sarà a breve pubblicato nella pagina del Commissario.

Precisa che dovranno essere risolte le problematiche inerenti le interferenze con le preesistenti attività di PIM e di JSW e, in sintesi, dovranno essere definite le modalità, forme ed atti da inserire nell'autorizzazione per risolvere queste interferenze.

Il contributo non contiene elementi riferibili agli aspetti di sicurezza poichè devono essere ancora espletate attività istruttorie da parte dei soggetti competenti.. L'individuazione dei rischi esterni al porto è demandata al Prefetto con la redazione del Piano dei Emergenza Esterno sulla base del parere del CTR, il quale conterrà anche gli elementi di natura urbanistica.

La problematica relativa alla conformità al PRP, secondo una prima valutazione degli uffici, facendo riferimento alle funzioni di natura industriale previste dalla Legge 84/94, sembra non necessitare di varianti al PRP.

Si rimanda per il dettagli dell'intervento alla lettura del parere inviato.

Viene disposta la pubblicazione del parere inviato sul sito della Regione Toscana, alla pagina del Commissario.

In relazione al Memorandum citato dal Commissario e alla sua inclusione all'interno dell'Intesa, il presidente Guerrieri sottolinea l'importanza dei contenuti del memorandum che rappresentano delle vere e proprie condizioni per l'attivazione del progetto Snam in una zona di crisi industriale complessa (così definita dal dl 43/2013) che ha dichiarato la realizzazione del piano regolatore Portuale indifferibile e urgente. Per questo motivo ritiene che gli stessi poteri attualmente assegnati al Commissario ed i finanziamenti per il completamento degli interventi (banchina Ovest, riqualificazione del pontile Acciaierie, attuazione dei

progetti di bonifica e messa in sicurezza dell'area industriale e Portuale oltre al recupero delle aree demaniali marittime denominate ex Carbonili, ex parco minerali, ex Irfird) debbano essere prioritariamente attuate e oggetto dell'intesa. A ciò aggiunge l'importanza delle iniziative in campo energetico e degli sconti in bolletta.

Capitaneria di porto di Piombino: il Tenente di Vascello Alberto Poletti precisa che operano nell'ambito del RUAS e quindi approfitta dell'opportunità per richiedere elementi integrativi. Informa che le funzioni della Capitaneria proseguiranno in fase operativa e di esercizio.

Chiede i seguenti chiarimenti a Snam:

- correlazione tra le mappe delle aree di danni e la compatibilità urbanistica. Chiede in particolare come si svolgeranno le operazioni sulla banchina nord;
- in relazione alla mappa C.5.2 dell'allegato 5 della documentazione progettuale presentata da Snam, che mostra le varie arie di danno, chiede la rappresentazione su un'areale più ampio per comprendere le interazioni con l'imboccatura del porto stesso;
- chiede chiarimenti sui sistemi automatici di blocco e depressurizzazione anche in relazione al piano di security;
- chiede ulteriori chiarimenti circa le due soglie del piano di ormeggio che hanno rilevanza per le regolamentazioni di competenza della Capitaneria.

ISS: la Dott.ssa Soggiu informa che come Istituto Superiore di Sanità invieranno a breve una richiesta di chiarimenti ed integrazioni per quanto riguarda lo studio VIS del Proponente. Chiede la collaborazione di Snam per l'invio della documentazione integrativa in tempo utile per essere adeguatamente valutata prima della riunione del 13 ottobre convocata dal RUAS. Informa che l'aspetto di maggior interesse è quello legato alle emissioni in atmosfera.

Il RUR informa che il rappresentante ASL ha manifestato interesse a coordinarsi con il lavoro di ISS. ISS concorda.

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici: il Presidente Sessa evidenzia che, qualora sia necessaria la variante al PRP, è necessario dare al Consiglio i tempi tecnici per l'espressione del parere di competenza e che resta comunque a disposizione dell'Autorità di Sistema Portuale.

Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno: il Soprintendente Arch. Valerio Tesi chiede sia messo a verbale il seguente intervento:

“Il parere sarà espresso dal RUAS e sarà relativo alla compatibilità paesaggistica delle opere. Le integrazioni richieste sono state già in parte recepite e trasmesse da SNAM. L'aspetto paesaggistico più rilevante è la collocazione della FSRU nel porto di Piombino e per tale motivo il Soprintendente chiede a SNAM se sia possibile prevedere eventuali ulteriori opere di mitigazione paesaggistica, relative sia all'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, sia agli interventi previsti di ripristino vegetazionale in corrispondenza dei tagli per l'apertura della pista di cantiere, sia ad eventuali proposte di caratterizzazione cromatica.”

ARPAT: il Direttore Pietro Rubellini informa che l'Agenzia ricopre il ruolo di SCA nell'ambito del procedimento, è membro del CTR e offre supporto al Ministero per l'espressione del parere sulle attività all'interno del SIN.

Informa che l'Agenzia sta procedendo con le istruttorie al fine di formulare il loro parere tecnico; al momento non sono necessari chiarimenti ed anticipa che saranno richiesti specifici monitoraggi.

Comune di Piombino: il Dott. Luca Favali chiede sia messo a verbale il seguente intervento:

“Il Comune di Piombino ha inviato il proprio parere ieri mattina. E' un parere negativo; inoltre riteniamo, alla luce della documentazione iniziale presentata e delle successive integrazioni fornite a seguito delle nostre richieste, che non è in alcun modo possibile indicare le modifiche necessarie ai fini dell'assenso.

Chiedo che il parere con i suoi allegati sia acquisito agli atti della seduta della conferenza di servizi.

Il parere è un documento molto corposo ed articolato e ritengo, anche alla luce delle materie estremamente specifiche e complesse trattate, che non sia sintetizzabile, necessiterebbe di una lettura integrale. Se richiesto, provvedo alla sua lettura integrale in conferenza di servizi, altrimenti mi limito ad illustrare la sua articolazione:

1. anzitutto vi è nel parere la richiesta di dichiarare l'improcedibilità della domanda di SNAM per ragioni che attengono:

1.1 all'incompleta risposta alla richiesta di integrazioni avanzata dal Comune di Piombino;

- 1.2. alla mancata produzione della documentazione relativa alla fase off-shore;
- 1.3. alla mancata pubblicazione delle informazioni relative alla decisione di esenzione dalla VIA e delle relative ragioni;
- 1.4. al mancato deposito della documentazione attestante le condizioni di approvvigionamento del gas;
- 1.5. alla violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni.

Nel merito forniamo, all'interno del parere e dei suoi allegati, le nostre considerazioni, supportate da una relazione tecnica dei nostri esperti esterni:

- 2. sul manifesto travisamento dei presupposti di fatto del crono programma;
- 3. sulla Valutazione di impatto sanitario (VIS);
- 4. sui Profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all'operatività del porto, tenuto conto dell'area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire);
- 5. sulle emissioni in atmosfera, impatti sull'ambiente marino, sull'itticoltura e inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN);
- 6. sulla comunicazione o nulla osta per la valutazione di impatto acustico ai sensi dell'art. 8, c.4 o c.6, della L. 447/1995. Parere;
- 7. sulla verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 nonché sul parere di competenza sull'eventuale variante urbanistica;
- 8. sui rischi di incidenti rilevanti;
- 9. sugli attraversamenti e le interferenze.”

Viene disposta la pubblicazione del parere inviato sul sito della Regione Toscana, alla pagina del Commissario

Il Sindaco del Comune di Piombino Ferrari chiede sia messo a verbale il seguente intervento:

“Ho inviato ieri mattina il mio parere ai sensi del combinato disposto di cui al D.M. 5.9.1994 ed agli artt. 216 e 217 R.D. n. 1265/1934. E' un parere negativo; inoltre ritengo, alla luce della documentazione iniziale presentata e delle successive integrazioni fornite, che non è in alcun modo possibile indicare le modifiche necessarie ai fini dell'assenso.

Chiedo che il parere con i suoi allegati sia acquisito agli atti della seduta della conferenza di servizi.

Il parere è un documento molto corposo ed articolato e ritengo, anche alla luce delle materie estremamente specifiche e complesse trattate, che non sia sintetizzabile, necessiterebbe di una lettura integrale. Se richiesto, provvedo alla sua lettura integrale in conferenza di servizi, altrimenti mi limito ad illustrare la sua articolazione, evidenziando che nel merito fornisco le mie considerazioni supportate da una relazione tecnica degli esperti esterni:

- 1. sulla Valutazione di impatto sanitario (VIS);
- 2. sui rischi di incidenti rilevanti;
- 3. sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all'operatività del porto, tenuto conto dell'area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire);
- 4.1. sulle emissioni in atmosfera;
- 4.2. sugli impatti sull'ambiente marino e sull'itticoltura;
- 4.3. sull'inquinamento delle matrici acque sotterranee e del suolo (in area SIN)

Si richiede per le future Conferenze di Servizi che il sottoscritto e il rappresentante dell'Amministrazione siano affiancati dai consulenti esterni nominati dal Comune ”

Viene disposta la pubblicazione del parere inviato sul sito della Regione Toscana, alla pagina del Commissario.

Il Commissario informa che per il 5 ottobre verranno fornite le controdeduzioni di SNAM e anche la struttura Commissariale cercherà di dare adeguata risposta a quanto osservato dal Comune di Piombino.

Il Dott. Bernini precisa che i documenti indicati dal Comune di Piombino vengono acquisiti dalla Conferenza ma non sono dati per letti.

Il Dott. Attubato informa che per il giorno 05/10 è stata convocata anche la riunione della Conferenza dei Servizi del rigassificatore di Ravenna e chiede se sia possibile individuare un'altra data per la riunione.

Il Commissario si rende disponibile ad individuare una nuova data per la seconda riunione.

Il Commissario indica che nella prossima seduta della CdS sarà necessario concentrarsi sugli interventi del memorandum Piombino. Ritiene che nella seduta dovrà essere anche affrontata la questione del trasferimento offshore da adottare successivamente ai 3 anni.

Snam informa che stanno lavorando allo sviluppo di tale soluzione.

La data della prossima seduta della CdS viene quindi fissata al 7 ottobre 2022.

Il Commissario riguardo all'impatto socio economico dell'intervento chiede un chiarimento sull'indotto in termini di nuovi occupati.

Il Sindaco Ferrari, in vista delle prossime Cds, chiede che il Comune, ossia il delegato dirigente e il Sindaco per gli aspetti sanitari, possano essere affiancati dai referenti tecnici del Comune e dai propri consulenti. La proposta è accolta dal Commissario in termini di affiancamento.

Si concorda nel procedere alla firma digitale del verbale per tutti i partecipanti. Il verbale verrà quindi inviato sia ai presenti in sala Pegaso che ai partecipanti in VdC per l'apposizione della firma digitale.

Alle ore 13:30 il Commissario aggiorna i lavori della conferenza alla successiva seduta prevista per il giorno 07.10.2022 da tenersi con le medesime modalità della presente.

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Rappresentante	Firma
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento del Coordinamento Amministrativo – Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Donato Attubato (RUAS - nominato con DPCM 8 luglio 2020)	Firmato digitalmente
Istituto Superiore di Sanità	Eleonora Soggiu	Firmato digitalmente
MITE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) – Divisione VII Bonifica dei siti di interesse nazionale	Luciana Distaso	Firmato digitalmente
MiSE – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI Ispettorato Territoriale Toscana – Unità Organizzativa III - Reti e servizi di comunicazione elettronica nel settore telefonico	Francesco Monnanni	Firmato digitalmente
Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco - Comitato Tecnico Regionale :con il coinvolgimento di: Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno	Ugo D'Anna	Firmato digitalmente
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Compartimento marittimo di Livorno - Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto	Alberto Poletti	Firmato digitalmente
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Pisa e Livorno	Valerio Tesi	Firmato digitalmente
Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria	Alessandro Pasqualetti	Firmato digitalmente
Ufficio delle Dogane di Livorno	Giovanni Parisi	Firmato digitalmente
Stato Maggiore della Marina (MARISTAT) Comando Militare dell'esercito Aeronautica Militare Comando 1^ Regione Aerea	Gen. Michele Vicari	Firmato digitalmente

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Rappresentante	Firma
Consiglio superiore dei Lavori Pubblici	Massimo Sessa	Firmato digitalmente
Regione Toscana	Edo Bernini RUR (nominato con Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022)	Firmato digitalmente
Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare	Leonardo Petri	Firmato digitalmente
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Logistica e Cave	Fabrizio Morelli	Firmato digitalmente
Provincia di Livorno	Irene Nicotra	Firmato digitalmente
Comune di Piombino	Luca Favali	Firmato digitalmente
	Francesco Ferrari	Firmato digitalmente
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Luciano Guerrieri	Firmato digitalmente
ENEL distribuzione	Luigi Vernizzi	Firmato digitalmente
A.S.A.- AIT	Paolo Sansò	Firmato digitalmente
ANAS SpA	Stefano Sestini	Firmato digitalmente
Ulteriori Soggetti	Rappresentante	Firma
SNAM	Elio Ruggeri	Firmato digitalmente
Regione Toscana – Settore VIA/VAS	Carla Chiodini	Firmato digitalmente
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali (ex Settore Autorizzazioni Ambientali)	Francesca Poggiali	Firmato digitalmente
ISPRA	Alfredo Pini	Firmato digitalmente
ARPAT	Pietro Rubellini	Firmato digitalmente
Azienda USL Toscana NordOvest – Dip.Prev.Piombino	Alessandro Barbieri	Firmato digitalmente
Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze	Gianni Cortigiani	Firmato digitalmente
Direzione Generale della Giunta Generale Settore contratti Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo della Regione	Paolo Pantuliano	Firmato digitalmente
Direzione Competitività della Toscana e Autorità di gestione	Sandro Vannini	Firmato digitalmente
Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici Settore Attività legislativa e giuridica	Lucia Bora	Firmato digitalmente
Regione Toscana – Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)	Roberto Scalacci	Firmato digitalmente
Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche abitative Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio Settore Tutela Riqualficazione e Valorizzazione del	Aldo Ianniello	Firmato digitalmente

Ulteriori Soggetti	Rappresentante	Firma
Paesaggio		
IRPET	Nicola Sciclone	Firmato digitalmente
Comune di San Vincenzo	Alessio Landi	Firmato digitalmente
Comune di Campiglia Marittima	Annalisa Giorgetti	Firmato digitalmente

Firenze, 19 settembre 2022

Il Commissario
Eugenio Giani
(Firmato digitalmente)

Allegato A – Pareri recanti richieste integrazioni

Soggetto	Titolo da rilasciare/competenza	Sintesi contenuti richiesta integrazioni
Tim Telecom Italia Prot. 0298388 del 27/07/2022	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Segnala la necessità di risolvere eventuali interferenze con loro impianti.
Agenzia delle Dogane - Ufficio delle Dogane di Livorno Sezione Operativa Territoriale di Piombino Prot. 0298368 del 27/07/2022	Autorizzazione ai sensi della normativa fiscale ex art. 19 D.Lgs. 374/90, tutela dell'erario in materia di dogane , accise e monopoli.	Chiarisce ulteriori competenze in fase di esercizio oltre a quelle dell'art.19 Dlgs 374/90 (riportate in Allegato 1 - tutela dell'erario in materia di dogane , accise e monopoli) ed in particolare la tutela dell'erario in materia di dogane , accise e monopoli. Chiede di essere informata, in merito all'impianto in oggetto, sulle tecnologie e sugli strumenti previsti per l'intercettazione e la misurazione del GNL in modo di consentire le relative misure di controllo fiscale.
<u>MiSE</u> – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI <u>Ispettorato Territoriale</u> <u>Toscana</u> - Prot. 0301779 del 29/07/2022	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione ex art. 56 del Dlgs. 259/2003	Chiede di procedere agli adempimenti per l'ottenimento del nulla osta per la tubatura metallica interrata.
Genio Civile Valdarno Inferiore Prot. 0307818 del 03/08/2022	Autorizzazione Idraulica per manufatti interferenti con reticolo idrografico regionale o interventi in fascia di rispetto ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018 Concessione per l'utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R Immersione in ambiente marino e attiguo di sedimenti marini, inerti e manufatti ex art. 109 D.Lgs.152/2006 Parere sulle indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica qualora fossero richieste varianti automatiche o varianti semplificate ex LR 65/14, D.P.G.R. 5/R/2020	1. Richiede redazione delle indagini geologiche, idrauliche e sismiche da effettuarsi ai sensi della normativa vigente a supporto della variante urbanistica. 2. Ai fini dell'autorizzazione ex art. 109 del D.Lgs 152/06 richiede di specificare le dimensioni delle eventuali trincee scavate e la relativa destinazione dei sedimenti preventivamente caratterizzati ai sensi del D.M. 173/2016. 3. Approfondimenti circa le interferenze con il progetto della Diga Nord. 4. Approfondimenti relativi agli attraversamenti sotterranei e con scavo a cielo aperto dei corsi d'acqua previsti lungo il tracciato del metanodotto in progetto 5. Specifici elaborati per gli ulteriori "attraversamenti di corsi d'acqua con scavo a cielo aperto". 6. Approfondimenti circa le interferenze tra l'impianto in loc. Vignarca con il ricollocamento di un tratto del fosso esistente. 7. Chiarimenti circa le interferenze dell'impianto PIDI n.2 – PDE con il Fosso Acquaviva. 8. L'indicazione delle distanze di qualsiasi manufatto e lavorazioni di progetto rispetto al ciglio di sponda dei corsi d'acqua. 9. Verifica dell'assolvimento degli obblighi ittogenici. 10. Integrazione degli elaborati necessari per il rilascio della concessione per l'utilizzo del demanio idrico.
Terna Rete Italia Prot. 0301862 del 29/07/2022	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Fornisce informazioni riguardo agli elettrodotti di proprietà Terna Rete Italia SpA, interessati dall'area indicata da Snam stessa.
RT - Settore Tutela della Natura e del Mare Prot. 0303442 del 01/08/2022	Esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale art 5 DPR 357/97 Eventuale nulla osta per interventi ricadenti in area naturale protetta ex legge 394/1991	Chiede l'attivazione del procedimento di Valutazione di Incidenza appropriata. Chiede inoltre approfondimenti sulla caratterizzazione della qualità ambientale dei corpi idrici, sul piano di monitoraggio ambientale e sui possibili impatti dell'opera in fase di esercizio sulla qualità delle acque ai fini della balneazione.
SABAP Pisa e Livorno Prot. 0308985 del 04/08/2022	Esercizio delle competenze di cui al D.Lgs. n. 42/2004 in relazione all'Autorizzazione paesaggistica ex D.Lgs. 42/2004 Verifica preventiva dell'interesse	1) Richiesta chiarimenti su impatti delle strutture di bacnhina 2) Interferenze delle opere previste nell'area circostante la riserva provinciale Padule di Orti-Bottagone (metanodotto e impianto di correzione dell'indice di Wobbe) 3) Approfondimenti delle Schede preliminari ripristini vegetazionali.

Soggetto	Titolo da rilasciare/competenza	Sintesi contenuti richiesta integrazioni
	archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006	
DIPARTIMENTO ENERGIA Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza - Divisione VII – Sezione UNMIG dell’Italia Centrale Prot. 0308972 del 04/08/2022	art. 120 del Regio Decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, (autorizzazione linee elettriche che debbono attraversare miniere o georisorse)	Fornisce indicazioni generali sulle verifiche da svolgere in caso di realizzazione di linee elettriche potenzialmente interferenti con titoli minerari relativi ad idrocarburi e georisorse
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Ufficio Circondariale Marittimo Piombino Prot. 0310613 del 05/08/2022	Esercizio competenze in relazione al codice della navigazione ex Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327	Chiede integrazioni in relazione all’Esercizio competenze in relazione al codice della navigazione con specifico riferimento a: - corretta e completa valutazione della localizzazione iniziale all’interno del porto di Piombino della FSRU (Banchina Est) (punti 1,2,3 e 4) - fattibilità dell’ormeggio proposto (punti 5 e 6) - garanzia della sicurezza della navigazione in ambito portuale, con particolare riferimento allo svolgimento di eventuali manovre di emergenza (punti 7 e 8) - stazionamento prolungato della FSRU in banchina (punti 9 e 10) - generale tutela della sicurezza della navigazione, preso atto che un tratto della condotta come da progetto si troverà a transitare sotto lo specchio acqueo antistante al porto turistico inserito nel Distretto della Nautica - Polo della Cantieristica (già in stato avanzato di realizzazione) (punti 11 e 12)
Autorità di Sistema Portuale Prot. 0310584 del 05/08/2022	Competenze in materia di concessione demaniale marittima.	Chiede integrazioni in relazione alle specifiche competenze: <ul style="list-style-type: none"> • Concessione demaniale marittima e portuale ex art 18 legge 84/1994 e smi • Variante PRP ex art 5 legge 84/1994. Chiedono il deposito della documentazione progettuale per il “post 3 anni” qualora la localizzazione ricada nel demanio marittimo dell’AdSP. Richiede uno specifico e dettagliato approfondimento su scenari interferenziali (a loro volta calibrati su un puntuale risk assessment) e ricadute operative/commerciali della prospettata attività di rigassificazione a banchina rispetto alle esistenti attività portuali (da intendersi anche come libera e sicura fruizione degli specchi acquee destinati all’atterraggio/alla partenza delle unità navali) Evidenzia le attività interferite dal progetto (PIM e JSW) rilevando che il progetto potrà sovrapporsi solo se compatibile e non pregiudizievole rispetto alle precedenti attività. Compilare correttamente il modello D1 in coerenza con la durata effettiva dell’ormeggio.
Comune di Piombino Servizio Politiche ambientali – Allegato A Settore Programmazione Territoriale ed Economica – Allegato B Prot. 0310528 del 05/08/2022	Autorizzazione Paesaggistica ex art.146 D.Lgs. 42/2004, L.R.65/2014 Comunicazione o nulla osta per la Valutazione di Impatto acustico ai sensi dell’art. 8 c.4 o c.6 della L. 447/1995. Verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 e smi, nonché parere di competenza sull’eventuale variante urbanistica.	Allegato A Segnala “una serie di profili di improcedibilità della domanda che vengono fin d’ora contestati, essendo fondati su insanabili carenze documentali.” 1. Richiesta di deposito della documentazione relativa alla fase off-shore del progetto 2. Richiesta di deposito della documentazione prevista dall’art. 29 ter D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (AIA) (si veda risposta già fornita da MiSE sul “parallelismo” dei procedimenti) 3. Richiesta di pubblicazione delle informazioni relative alla decisione di esenzione dalla VIA e delle relative ragioni 4. Richiesta di deposito della documentazione attestante le condizioni di approvvigionamento del gas ai sensi dell’ art. 5, co. 5,

Soggetto	Titolo da rilasciare/competenza	Sintesi contenuti richiesta integrazioni
	<p>Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92</p> <p>Titolo edilizio per interventi edilizi afferenti al metanodotto ex DPR 380/2001 LR 65/2014</p> <p>Parere Sanitario del Sindaco ex comma 6 art.29 quater del D.lgs 152/2006 e artt. 216 e 217 RD 1265/1934</p>	<p>D.L. 17 maggio 2022, n. 50</p> <p>5. Richiesta di integrazioni documentali in merito all'interessamento del SIN n. 9 "Piombino"</p> <p>6. Richiesta di integrazioni documentali sulla valutazione di impatto sanitario</p> <p>7. Richiesta di integrazioni documentali sul rischio di incidenti rilevanti (integrazioni al RPdS)</p> <p>8. Richiesta di integrazioni documentali sul mezzo navale FSRU "Golar Tundra"</p> <p>9. Richiesta di integrazioni sugli impatti chimici e termici</p> <p>10. Richiesta di integrazioni documentali in merito all'istanza di concessione demaniale</p> <p>Allegato B Vengono richieste integrazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sotto il profilo urbanistico, per gli ambiti di stretta competenza comunale - Sotto il profilo edilizio, ai fini del rilascio del permesso di costruire - Sotto il profilo paesaggistico, ai fini dell'Autorizzazione paesaggistica
<p>MiTE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) - DIVISIONE VII – BONIFICA DEI SITI DI INTERESSE NAZIONALE Prot. 0310518 del 05/08/2022</p>	<p>Atto di assenso ai fini della realizzabilità delle opere all'interno del SIN di Piombino ai sensi art 242ter D.lgs 152/2006</p> <p>Parere ai fini del rilascio dell'autorizzazione ex art.109 del D.lgs.152/2006 di competenza del Genio Civile Valdarno Inferiore</p>	<p>Chiede integrazioni per la valutazione delle interferenze con il SIN di Piombino di cui all'art 242 ter del d.lgs. 152/06.</p>
<p>ARPAT Prot. 0312310 del 08/08/2022</p>	<p>A supporto CdS</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Richiede documentazione aggiornata sulla qualità delle acque marine, e una puntuale descrizione del progetto relativo all'uso delle acque di mare per il processo di vaporizzazione del GNL. 2. Chiede chiarimenti e integrazioni in relazione al sistematico e generalizzato superamento del limite col.A della Tab.1, All.5 parte IV del 152/06 (20 mg/kg) per l'arsenico che il proponente attribuisce al valore di fondo naturale. 3. Chiede di dettagliare il progetto dell'area di cantiere in merito alle aree adibite ad deposito intermedio TRS (art.5 DPR 120/2017) eventualmente in presenza o meno di VdF, e le aree adibite al deposito temporaneo TRS qualificate rifiuto (art.23 DPR 120/2017). 4. Chiede se l'impianto di correzione dell'indice di wobbe possa essere fonte di emissioni in atmosfera. 5. Chiede approfondimenti sulle emissioni di polveri in fase di cantiere. 6. Evidenzia la necessità di introdurre nel modello diffusionale due ricettori rappresentativi delle località Gagno e Cotone, dove si concentrano alcune abitazioni residenziali già impattate da fonti emissive preesistenti. 7. Chiedi approfondimenti sul Piano di Monitoraggio con particolare riferimento alla ricerca di emissioni fuggitive di metano. 8. Si chiede di valutare se la creazione di un cold-spot in corrispondenza dello scarico di acqua fredda possa originare mutamenti nelle condizioni meteorologiche del sito e impiegate nei modelli matematici. 9. Chiede la planimetria con l'indicazione del punto di scarico delle acque di raffreddamento della nave e un piano di monitoraggio in continuo di cloro e Temperatura. 10. Chiede la valutazione di impatto acustico relativo alla fase di cantiere, in particolare in relazione alle opere a terra. 11. Chiedi chiarimenti in relazione ai dati di ingresso impiegati nella applicazione modellistica (modello diffusione inquinanti in atmosfera): orografia, uso del suolo, sorgenti emissive e relative

Soggetto	Titolo da rilasciare/competenza	Sintesi contenuti richiesta integrazioni
		<p>caratteristiche.</p> <p>12. Chiede che il monitoraggio ambientale sia integrato con il monitoraggio delle acque superficiali marino-costiere, da adesso fino all'inizio del cantiere, eventualmente sfruttando dati già presenti.</p>
<p>Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale Prot. 0312308 del 08/08/2022</p>	<p>Parere di competenza ai sensi della pianificazione di Bacino</p>	<p>Chiede di integrare la documentazione presentata con valutazioni che tengano conto dei seguenti aspetti:</p> <p>a) in relazione al mantenimento della qualità ecologica buona e al non peggioramento della qualità chimica del corpo idrico marino costiero si chiede di chiarire quali siano i potenziali effetti delle variabili introdotte dal progetto (variazione T allo scarico, immissione di cloro, risospensione dei sedimenti, perdite ed eventi accidentali);</p> <p>b) in relazione alla mobilitazione dei sedimenti si chiede di dettagliare le motivazioni che portano a considerare tale fenomeno "del tutto trascurabile" considerata anche la presenza del SIN;</p> <p>c) valutare se lo scarico possa interagire ed eventualmente modificare lo stato chimico del corpo idrico che allo stato attuale è "non buono";</p> <p>d) approfondimenti sulle variazioni di Temperatura alle varie distanze dal punto di scarico e le relative conseguenze sugli elementi di qualità biologica e fisico chimica. Chiede di indicare le motivazioni per le quali l'ipotesi 1 risulti da scartare;</p> <p>e) ritiene necessario che venga effettuata una stima sull'effetto cumulativo del cloro legato al suo mancato smaltimento nell'area portuale nonché dei suoi derivati a seguito dell'attivazione dello scarico. Richiede una stima delle quantità complessivamente immesse nell'ambiente nell'intero ciclo di vita dell'impianto e dei possibili effetti conseguenti a tale immissione cumulata;</p> <p>f) richiede l'integrazione del monitoraggio ambientale con la matrice acque superficiali marino costiere. Indica i principali elementi da considerare nella stesura del Piano (frequenze, localizzazione punti campionamento e parametri da monitorare);</p> <p>g) in merito agli eventi accidentali richiede di prendere in considerazione gli accorgimenti necessari volti ad escludere tali eventualità.</p>
<p>Ministero dell'Interno – Dipartimento dei vigili del fuoco, soccorso pubblico e della difesa civile - Comando provinciale dei vigili del fuoco di Livorno Prot. 0315772 del 10/08/2022</p>	<p>Rilascio Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ex art.16 e art.17, c.2 D.Lgs. 105/2015</p> <p>Valutazioni sulle attività soggette a prevenzione incendi ai sensi del D.P.R. 151/11 (ricomprese nell'iter di rilascio del NOF)</p>	<p>Chiede chiarimenti in merito alle differenze in termini di aree di danno tra l'installazione FSRU Toscana della OLT Off Shore LNG Toscana S.p.A.; chiede inoltre una valutazione comparativa dei due terminali in termini di aree di danno e termini di sorgente. Chiede anche una comparazione tra le aree di danno e termini di sorgente anche con il terminale previsto a Portovesme.</p> <p><u>Chiedono chiarimenti sui punti seguenti:</u></p> <p>1 - Esplicitare le differenze tra il terminale FSR SNAM previsto a Piombino e la nave analizzata con metodologia HazOp da DNV, al fine di poter valutare la correttezza delle ipotesi fatte. Allegare l'HazOp</p> <p>2 – Chiede l'utilizzo di ulteriori riferimenti bibliografici e conseguentemente chiarimenti sui diametri equivalenti utilizzati in alcune ipotesi incidentali (8R)</p> <p>3 - si richiede di integrare/fornire i P& delle sezioni di impianto (es. circuito acqua di mare) che possono dare origine a un incidente rilevante, complete di tutti i componenti e sistemi tecnici (se possibile evidenziati in un colore diverso dal nero), richiamati nella Relazione generale, pagine 117 – 134, nella Tabella eventi incidentali / misure adottate, riportata nel documento di sintesi (§9) e nell'HazOp, una volta fornita.</p> <p>4 - Integrare lo schema generale o fornire schemi che riportino se le valvole sono di Tipo FO (Fail Open) o FC (Fail Close) Rendere disponibile la logica dei controlli di sicurezza.</p> <p>5 - Fornire gli studi sulla valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto (frequenze, magnitudo) elaborati sulla base di</p>

Soggetto	Titolo da rilasciare/competenza	Sintesi contenuti richiesta integrazioni
		<p>un'indagine sito-specifica delle caratteristiche dei natanti, velocità, angoli di impatto, documentando il rischio di impatto tra:</p> <ul style="list-style-type: none"> • metaniera e FSRU • metaniera e traghetto • traghetto e FSRU <p>e le correlate conseguenze. Si richiede inoltre di individuare le misure che il gestore intende adottare al fine prevenire e mitigare il rischio di collisione.</p> <p>6 - Ricalcolare le frequenze di accadimento alla luce delle osservazioni formulate</p> <p>7 - Fornire un'analisi di tipo Hazid (o con metodologia equivalente) delle procedure di accosto e di ormeggio della Shuttle Carrier al FSRU Terminale e alle operazioni di connessione delle manichette.</p> <p>8 - Motivare, con riferimento ai criteri evidenziati nella Linea Guida VVF (1994), Tabella 39 – Tempistiche di isolamento, la scelta di tempi di rilascio e intercettazione inferiori a 10 minuti.</p> <p>9 – Chiedono approfondimenti su cause e conseguenze di un aumento di pressione nei vaporizzatori dovuto a perdita di LNG</p> <p>10 - Fornire i file *.psux contenenti la modellazione delle conseguenze degli incidenti, e le mappe eventualmente utilizzate dal Phast per la rappresentazione delle aree di danno</p> <p>11 - Chiarire se le valvole pneumatiche a bordo dell'FSRU sono azionate da azoto o aria compressa</p> <p>12 - Si richiede di giustificare esplicitamente l'assenza fenomeni di sloshing, considerata la tipologia di ormeggio e le condizioni meteomarine avverse</p> <p>13 - Chiarire adeguatamente perché il fenomeno di RPT non è ritenuto credibile ad esempio a seguito di rottura di un tubo del vaporizzatore (tenuto conto anche della differenza di pressione esistente tra GNL e acqua di mare all'interno dei vaporizzatori) o altro rilascio con contatto tra GNL e acqua di mare.</p> <p>14 - Chiarire se gli sfiati delle PSV sono convogliati alla torcia fredda o invece immettono direttamente in atmosfera. In questo secondo caso, fornire evidenza che tale soluzione impiantistica non costituisca un rischio significativo di innesco del getto della PSV.</p>
Regione Toscana	A supporto CdS	Integrare la documentazione con uno specifico studio relativo alle ricadute socio-economiche del progetto

Allegato B – Integrazioni Proponente

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
1	Tim Telecom Italia	Annesso 1	<p>Per poter dare una miglior lettura delle interferenze del metanodotto di progetto con le infrastrutture della rete di telecomunicazioni, i seguenti elaborati, già presentati, sono stati integrati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 1 (Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo – DIS-AT-18D-00116_r2) • Allegato 2 (Attraversamento Fosso del Cosimo, Strada Comunale n.2 - DIS-AT-10E-00118_r2) • Allegato 3 (Attraversamento Fosso TC_14502 e acquedotto A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r2) <p>Ha inoltre prodotto i seguenti nuovi elaborati:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Allegato 4 (Elaborato tipologico per l'attraversamento di cavi aerei e interrati di competenza TIM e/o Fibercop - DIS-AT-11E-00161_r0) • Allegato 5 (Disegno di dettaglio in cui ricade un cavo interrato - DIS-AT-6E-00121_r0).
2	Agenzia delle Dogane - Ufficio delle Dogane di Livorno Sezione Operativa Territoriale di Piombino	Annesso 2	<p>Snam richiede un tavolo di interlocuzione tecnica con l'Agenzia delle Dogane al fine di fornire le informazioni riguardo le tecnologie e gli strumenti previsti per l'intercettazione e la misurazione del GNL ai fini del controllo fiscale. Ha comunque trasmesso una breve nota in cui vengono descritte le principali procedure utilizzate attualmente nei terminali di rigassificazione in Italia per lo scarico e la misurazione del GNL immesso nella Rete Nazionale Gasdotti.</p>
3	<u>MiSE</u> – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI <u>Ispettorato Territoriale Toscana</u> -	Annesso 3	<p>Snam ha avviato la procedura amministrativa per il nulla osta richiesto. Inoltre ha integrato i seguenti elaborati con l'ubicazione dei cavi intercettati:</p> <p>Allegato 1 -Attraversamento T.O.C Fiume Cornia, Strada com. Del Quagliodromo – DIS-AT-18D-00116_r2</p> <p>Allegato 2 - Attraversamento Fosso del Cosimo, Strada Comunale n.2 - DIS-AT-10E-00118_r2</p> <p>Allegato 3 - Attraversamento Fosso TC_14502 e acquedotto A.S.A DN50 - DIS-AT-8E-00119_r2</p> <p>La Società ha inoltre prodotto le seguenti tavole grafiche di nuova emissione:</p> <p>Allegato 4 - Elaborato tipologico per l'attraversamento di cavi aerei e interrati di competenza TIM e/o Fibercop - DIS-AT-11E-00161_r0.</p> <p>Allegato 5 - Disegno di dettaglio in cui ricade un cavo interrato - DIS-AT-6E-00121_r0.</p> <p>Allegato 6 - Planimetria Catastale in scala 1: 2.000 dell'intero tracciato del metanodotto in progetto relativa alle interferenze con le linee di telecomunicazione - PG-PL-56E-00180_r0</p>
4	Genio Civile Valdarno Inferiore	Annesso 4	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 10 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato_1 - REL-CIV-E-00030_r0 - Analisi di “fattibilità” dell’opera in relazione al rischio da alluvioni dei corsi d’acqua</p> <p>Allegato_2 - REL-CIV-E-00027_r1 - Analisi delle interferenze con il reticolo idrografico della Regione Toscana - relazione tecnico - illustrativa</p> <p>Allegato_3 - RE-GEO-E-00040_r0 – Indagine geologica ai sensi della L.R.T. N. 65/2014, Come da regolamento di attuazione dell’art. 104 in materia di indagini geologiche di cui al D.P.G.R.T. N. 5/R/2020</p> <p>Allegato_4 - REL-AMB-E-00060_r0 – Relazione illustrativa di variante</p> <p>Allegato_5 - DIS-CIV-5B-00155_r0 – Intervento di deviazione del Fosso TC14671 nei pressi del P.D.E. n. 2 in Progetto – Elaborati Grafici di Progetto</p> <p>Allegato_6 - DIS-AT-32D-00110_r2 – Attraversamento Direct Pipe</p> <p>Allegato_7 - DIS-AT-18D-00116_r2 – Attraversamento TOC Fiume Cornia</p> <p>Allegato_8 - DIS-AT-7E-00117_r2 – Attraversamento Fosso TC_14409</p> <p>Allegato_9 - DIS-AT-10E-00118_r2 – Attraversamento Fosso del Cosimo</p> <p>Allegato_10 - DIS-AT-8E-00119_r2 – Attraversamento Fosso TC_14502</p> <p>Allegato_11 - DIS-AT-6E-00120_r2 – Attraversamento Fosso TC_14542</p> <p>Allegato_12 - PG-PRG-4E-00010_r0 - Carta dello Zoning Regolamento Urbanistico – Usi e trasformazione ammesse;</p> <p>Allegato_13 - PG-CGB-3C-00010_r0 - Carta geologica;</p> <p>Allegato_14 - PG-CGD-3C-00010_r0 - Carta geologico-tecnica;</p> <p>Allegato_15 - PG-TPSO-00001_r0 - Carta delle indagini e dei dati di base;</p> <p>Allegato_16 - PG-CGB-3C-00012_r0 - Carta geomorfologica;</p> <p>Allegato_17 - PG-IDRO-3B-00010_r0 - Carta della pericolosità idraulica;</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_ 18 - PG-IDRO-3B-00011_r0 - Carta della magnitudo idraulica;</p> <p>Allegato_ 19 - PG-IDRO-3B-00012_r0 - Carta dei battenti TR=200 anni;</p> <p>Allegato_ 20 - PG-IDRO-3B-00013_r0 - Carta della velocità della corrente TR=200 anni;</p> <p>Allegato_ 21 - PG-IDRO-D-00014_r0 - Carta delle aree presidiate da sistemi arginali, comprensiva delle aree di fondovalle fluviale;</p> <p>Allegato_ 22 - PG-IDRO-D-00016_r0 - Carta del reticolo idrografico della Regione Toscana;</p> <p>Allegato_ 23 - PG-IDRO-B-00015_r0 - Carta idrogeologica;</p> <p>Allegato_ 24 - PG-CGB-B-00013_r0 - Carta della pericolosità geologica.</p> <p>Allegato_ 25 - REL-CIV-E-00025_r1 - Interferenze dell'opera con aree censite nel "PGRA" a pericolosità da alluvioni fluviali - relazione generale di compatibilità idraulica</p> <p>Allegato_ 26 - REL-CIV-E-00026_r1 - Attraversamento in subalveo fiume Cornia Valutazioni idrologiche – idrauliche e relazione tecnica di compatibilità idraulica</p> <p>Allegato_ 27 - REL-CI-E-00002_r0 - Relazione idrogeologica e censimento punti d'acqua lungo il tracciato</p> <p>Allegato_ 28 - REL-GEO-E-00002_r0 - Relazione geotecnica tracciato del metanodotto</p> <p>Allegato_ 29 - REL-GEO-E-00003_r0 - Relazione Geotecnica PIL n.1 - Loc. Porto di Piombino</p> <p>Allegato_ 30 - REL-GEO-E-00005_r0 - Relazione geologica tracciato del metanodotto</p> <p>Allegato_ 31 - REL-GEO-E-00006_r0 - Relazione geologica PIDI n.2 - PDE- MISURA E FILTRAGGIO - Loc. Vignarca</p> <p>Allegato_ 32 - REL-GEO-E-00007_r0 - Relazione geotecnica PIDI n.2 - PDE- MISURA E FILTRAGGIO - Loc. Vignarca (relazione geotecnica impianto P.D.E.)</p> <p>Allegato_ 33 - REL-GEO-E-00008_r0 - Relazione geologica attraversamento F. Cornia con verifica al sifonamento</p> <p>Allegato_ 34 - REL-GEO-E-00009_r0 - Relazione Geologica PIL n.1 - Loc. Porto di Piombino</p> <p>Allegato_ 35 - REL-PERM-E-00020_r0 - Relazione tecnico-illustrativa attraversamento in Direct Pipe</p> <p>Allegato_ 36 - REL-PERM-E-00116_r0 - Relazione tecnico-descrittiva TOC Fiume Cornia e S.P n.40 (prog km 7+254)</p> <p>Allegato_ 37 - STD-D-00302_R1_PIDI_2 – Aggiornamento con distanze tra impianto PIDI 2 e il ciglio del Fosso Acquaviva</p>
5	Terna Rete Italia	Annesso 5	Snam ha proceduto alla verifica delle "Interferenze Elettromagnetiche" in ottemperanza al D.M. del 17.04.2008, secondo la CEI EN 50443 e prende atto di quanto comunicato da parte della Società Terna Rete Italia per il proseguo delle autorizzazioni necessarie.
6	RT - Settore Tutela della Natura e del Mare	Annesso 6	<p>Snam ha avviato la procedura amministrativa per l'istanza di VINCA e il versamento degli oneri.</p> <p>Ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione, per alcune richieste, rimanda anche a specifici elaborati riportati in allegato:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Studio di Incidenza Ambientale • Carta della vegetazione e degli Habitat • Tracciato con areali SIC, ZSC, ZPS e IBA • Carta delle aree naturali protette, Rete Natura 2000, aree RAMSAR e IBA • Piano di Monitoraggio Ambientale • Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale
7	SABAP Pisa e Livorno	Annesso 7	Snam fornisce allegati tecnici e grafici in risposta ai punti 2 e 3.
8	DIPARTIMENTO ENERGIA Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza - Divisione VII – Sezione UNMIG dell'Italia Centrale	Annesso 8	Snam dichiara che nell'area interessata dal progetto non sono presenti interferenze con titoli minerari e a tal fine allega dichiarazione del progettista.
9	Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Ufficio Circondariale	Annesso 9	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 12 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato_1 Studio di manovra</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
	Marittimo Piombino		<p>Allegato_2 Descrizione sistema di illuminazione banchina</p> <p>Allegato_3 PG-PL-A-00010 Carta viabilità interna del porto</p> <p>Allegato_4 REL-CIV-E-00023 Relazione di calcolo per sistema di ormeggio</p> <p>Allegato_5 Informazioni tecniche parabordi STS</p> <p>Allegato_6 Procedure di carico LNG e disormeggio (FSRU/Metaniera)</p> <p>Allegato_7 Documenti di bordo e certificazioni statutarie nave "GOLAR TUNDRA"</p> <p>Allegato_8 Ship Organization</p> <p>Allegato_9 DIS-AT-32D-00110_r2 Attraversamento direct pipe</p>
10	Autorità di Sistema Portuale	Annesso 10	<p>Snam ha presentato documentazione integrativa sia per dare risposta alle richieste di integrazioni dell'AdSP che per fornire un approfondimento delle problematiche segnalate da AdSP (es interferenze con attività produttive esistenti).</p> <p>1) Snam fornisce l'istanza di concessione demaniale revisionata (modello D1) con una durata dell'ormeggio pari a 3 anni e 9 mesi (incluso installazione e smantellamento). Vengono forniti anche gli elaborati riguardanti le garanzie societarie. (allegati da 1 a 9)</p> <p>2) In relazione alle integrazioni fornisce specifiche risposte rimandando in alcuni casi a elaborati tecnici riportati in allegato:</p> <p>Allegato 10 - DIS-AT-4E-00162_r0 – Attraversamento di condotte di competenza dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l. con il Metanodotto DN1200 (48")</p> <p>Allegato 11 - DIS-AT-4E-00163_r0 – Attraversamento di condotte di competenza dell'autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l. con la NUOVA RETE ANTINCENDIO</p> <p>Allegato 12 - DIS-AT-4E-00154_r2 – Attraversamento Tipo di Condotte Antincendio di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato 13 - DIS-AT-4E-00155_r2 – Attraversamento Tipo di Condotte Acque Meteoriche di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato 14 - DIS-AT-4E-00156_r2 – Attraversamento Tipo di Cavidotti di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e di P.I.M. (Piombino Industrie Marittime) S.r.l.</p> <p>Allegato_15 - Direct Pipe, Cavi e condotte Autorità Portuale – P.I.M. Strada Autorità Portuale e fosso</p>
11	Comune di Piombino Servizio Politiche ambientali – Allegato A Settore Programmazione Territoriale ed Economica – Allegato B	Annesso 11	<p>Snam fornisce i chiarimenti richiesti dal Servizio Politiche ambientali e dal Settore Programmazione Territoriale ed Economica del Comune di Piombino. Viene prodotta una relazione illustrativa che rimanda ad una serie numerosa di allegati tecnici e documentali:</p> <p>Allegato_01 - Carta dello zoning regolamento urbanistico</p> <p>Allegato_02 - Stralcio catastale con variante al regolamento urbanistico</p> <p>Allegato_03 - Estratto planimetria catastale area banchina</p> <p>Allegato_04 - Planimetria banchina con rilievo</p> <p>Allegato_05 - Planimetria banchina con opere in progetto</p> <p>Allegato_06 - Piping arrangement</p> <p>Allegato_07 - Disegni struttura di sostegno e fondazioni per manichette di scarico gas</p> <p>Allegato_08 - Disegni struttura in banchina per carico da gru FSRU</p> <p>Allegato_09 - Profili rete smaltimento acque meteoriche (TAV_L03)</p> <p>Allegato_10 - Rete raccolta acque meteoriche (TAV 17)</p> <p>Allegato_11 - Planimetria Illuminazione Banchina</p> <p>Allegato_12 - Specifiche e foglio dati illuminazione banchina</p> <p>Allegato_13 – Ricevuta di pagamento</p> <p>Allegato_14 - Relazione di fattibilità tecnico-economica</p> <p>Allegato_15 - Planimetria estratto di mappa catastale</p> <p>Allegato_16 - Piante prospetti e sezioni stato di fatto</p> <p>Allegato_17 - Piante prospetti e sezioni stato di progetto</p> <p>Allegato_18 - Piante prospetti e sezioni di confronto tra stato fatto e di progetto</p> <p>Allegato_19 - Planimetria sistemazione aree esterne</p> <p>Allegato_20 - Planimetria smaltimento acque piovane</p> <p>Allegato_21 - Piante prospetti e sezioni Edificio A – Architettonico</p> <p>Allegato_22 - Piante prospetti e sezioni Edificio B – Architettonico</p> <p>Allegato_23 - Piante prospetti e sezioni Air Cooler – Architettonico</p> <p>Allegato_24 - Piante prospetti e sezioni Edificio Sala Controllo – Architettonico</p> <p>Allegato_25 - Piante prospetti e sezioni Pipe Rack – Architettonico</p> <p>Allegato_26 - Piante prospetti e sezioni Edificio Sottostazione Elettrica – Architettonico</p> <p>Allegato_27 –Modello Coperture e relativi elaborati</p>

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>Allegato_29 - Relazione di asseveramento Allegato_30 - SNAM FSRU Italia Autodichiarazione Città di Piombino Allegato_31 - Strumenti di tutela e pianificazione nazionale Allegato_32 - Strumenti di tutela e pianificazione regionale Allegato_33 - Relazione Paesaggistica Allegato_34 - Fotoinserimenti Allegato_35 - Indizione CdS Allegato_36 - Sezione Direct Pipe Allegato_37 - Relazione tecnica Direct Pipe Allegato_38 - Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17) Allegato_39 - Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti Allegato_40 - Aree di passaggio in area SIN Allegato_41 - Nota USSRI_07-1142_2022-0031 Data 12.08.2022 Allegato_42 - Sezione geologica tratto area SIN Allegato_44 - Report CETENA manovre nautiche nel porto di Piombino Allegato_45 - Configurazione Top View Allegato_46 - Planimetria punti di prelievo-scarico acque per sistema di riscaldamento GNL Allegato_47 - Schema di carico Allegato_48 - Relazione traffico navale Allegato_49 - Relazione di calcolo per sistema di ormeggio Allegato_50 - Tundra Permanent Certificate of Registry Allegato_51 - Relazione UNIGE (prof. Besio) Allegato_52 - Relazione Tecnica di Progetto Impianto Indice di Wobbe</p>
12	MiTE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) - DIVISIONE VII – BONIFICA DEI SITI DI INTERESSE NAZIONALE	Annesso 12	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i 6 punti della richiesta di integrazioni. La relazione è integrata da una serie di elaborati tecnici specifici (di nuova produzione o a modifica di quelli già presentati) riportati in allegato:</p> <p>Allegato 1 “Istanza di avvio del procedimento di valutazione di cui all’art. 242-ter, comma 2, del D.Lgs 152/2006, per interventi e opere di cui all’art. 242-ter, comma 1, del medesimo decreto legislativo, anche in presenza di interventi ed opere che non prevedono attività di scavo ma comportano occupazione permanente di suolo.” Predisposto secondo il Decreto Direttoriale DG RIA 30 marzo 2021, n. 46 (Definizione del formato di istanza della modulistica da compilare per la presentazione dell’istanza). Le parti compilate a cura del Proponente sono in carattere di colore blu.</p> <p>Allegato 2 Nota di sintesi del MiTE Dir. USSRI - Div. VII Bonifica dei Siti di Interesse Nazionale prot. USSRI_07-1142_2022-0031 del 12/08/2022.</p> <p>Allegato 3 Elaborato n. PG-TP-D-00001 rev.0 (Tracciato di progetto)</p> <p>Allegato 4 Elaborato n. PG-TP-D-00020 rev.0 (Inquadramento territoriale su ortofoto)</p> <p>Allegato 5 Elaborato n. PG-TP-D-00022 rev.0 (Carta di inquadramento su Piano Urbanistico Comunale (PUC))</p> <p>Allegato 6 Elaborato n. PG-US-D-00001 rev.0 (Carta dell'uso del suolo - Regione Toscana)</p> <p>Allegato 7 Elaborato n. PG-TP-D-00010 rev.0 (Ubicazione dei punti di caratterizzazione ambientale pregressi)</p> <p>Allegato 8 Elaborato n. PG-PL-32E-00270 rev.0 (Aree di passaggio in area SIN)</p> <p>Allegato 9 Elaborato n. DIS-AT-32D-00110 rev.2 (Attrav. Direct Pipe, cavi e cond. Autorità Port. – P.I.M. Strada Autorità Portuale e Fosso)</p> <p>Allegato 10 Elaborato n. DIS-CIV-xE-00156 rev.0 (Sezione geologica tratto area SIN)</p> <p>Allegato 11 Elaborato n. PG-VPE2000-56E-00101 rev.0 (Planimetria catastale con VPE e aree di occupazione temporanea)</p> <p>Allegato 12 Doc. n. REL-PDU-E-00002 rev.0 “Emergenza Gas Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti Progetto di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti”.</p> <p>Allegato 13 Doc. n. REL-PDU-E-00003 rev.0 “Emergenza Gas Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17)”</p>
13	ARPAT	Annesso 13	Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della

	Soggetto	Document o SNAM	Elementi forniti da SNAM
			<p>richiesta di integrazioni. La relazione, per alcune richieste, rimanda anche a specifici elaborati riportati in allegato:</p> <p>Allegato 1 - Planimetria punti di prelievo-scarico acque per sistema di riscaldamento GNL</p> <p>Allegato 2 - Planimetria catastale con VPE e aree di occupazione temporanea</p> <p>Allegato 3 - Ubicazioni dei tratti di tracciato in area SIN oggetto di campionamento TRS in corso d'opera</p> <p>Allegato 4 - Rapporti di prova indagini integrative Hg</p> <p>Allegato 5 - Relazione tecnica del Progetto Impianto di Correzione Indice di Wobbe</p> <p>Allegato 6 - Studio Modellistico Ricadute in Atmosfera (Fase di Esercizio)</p> <p>Allegato 7 - Integrazioni alla Relazione Rel-Amb-E-00014</p> <p>Allegato 8 - Mappatura biocenosi bentoniche e rilievi pesca</p> <p>Allegato 9 - Planimetria punti di prelievo/scarico acqua mare sistema di riscaldamento GNL</p> <p>Allegato 10 - Planimetria con punti di prelievo e scarico per vaporizzatori FSRU</p> <p>Allegato 11 - Studio Ambientale</p> <p>Allegato 12 - Piano di Monitoraggio Ambientale</p> <p>Allegato 13 - Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale</p>
14	Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale	Annesso 14	<p>Snam ha presentato una relazione nella quale vengono affrontati tutti i punti della richiesta di integrazioni. La relazione rimanda a specifici elaborati allegati:</p> <p>- INTEGRAZIONI ALLA RELAZIONE REL-AMB-E-00014 – STUDIO MODELLISTICO DI DISPERSIONE TERMICA/CHIMICA IN FASE DI ESERCIZIO PRESSO IL TERMINAL PORTUALE DI PIOMBINO (LI);</p> <p>- Proposta di Piano di Monitoraggio Ambientale;</p> <p>- Carta ubicazione punti di monitoraggio ambientale</p>
15	Ministero dell'Interno – Dipartimento dei vigili del fuoco, soccorso pubblico e della difesa civile - Comando provinciale dei vigili del fuoco di Livorno	Annesso 15	<p>La relazione “nota di risposta” ripercorre tutte le richieste formulate e vengono introdotti ulteriori 3 punti quali “integrazioni volontarie”.</p> <p>La risposta di dettaglio ad ogni singola richiesta dei VVFF è riportata in specifici elaborati trasmessi in allegato:</p> <p>Allegato_1 Valutazione comparativa</p> <p>Allegato_2 Hazop DNV</p> <p>Allegato_3 Elaborato di calcolo ipotesi 8R con rilasci da foro DN40 e DN200</p> <p>Allegato_4 P&ID con componenti e sistemi tecnici evidenziati</p> <p>Allegato_5 Elaborati grafici con indicazione valvole FO/FC</p> <p>Allegato_6 Documentazione relativa alla logica dei controlli di sicurezza</p> <p>Allegato_7 Report CETENA “Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino”</p> <p>Allegato_8 Calcolo delle frequenze</p> <p>Allegato_9 Analisi Hazid</p> <p>Allegato_10 Albero di guasto ipotesi 6H</p> <p>Allegato_11 Disegni meccanici e specifica tecnica vaporizzatori LNG/Acqua mare</p> <p>Allegato_12 Elaborati Phast originali</p> <p>Allegato_13 Elaborati di calcolo PSV</p>
16	Regione Toscana	Studio socio-economico	<p>E' stato predisposto il documento richiesto: “Valutazione dell'impatto socio-economico della realizzazione e gestione degli impianti di rigassificazione nel porto di Piombino” a cui è stata allegata la relativa Relazione di supporto.</p>

Allegato C – Presentazione Snam



energia per ispirare il mondo

FSRU Piombino
Presentazione del Progetto

Firenze, 19 settembre 2022

Contesto



- ✓ Il 22 marzo Snam riceve la richiesta dal Ministro della Transizione Ecologica di attivarsi **urgentemente** per incrementare rapidamente la capacità di rigassificazione nazionale, attraverso l'installazione di Floating Storage e Regasification Unit (FSRU).
- ✓ Il 17 maggio è stato promulgato il DL n.50 che all'art.5 stabilisce che le opere finalizzate all'incremento delle capacità di rigassificazione mediante unità galleggianti tipo FSRU, da allacciare alla rete di trasporto esistente alla data di emanazione del decreto medesimo, siano interventi strategici di pubblica utilità indifferibili ed urgenti e per la loro realizzazioni sono nominati Commissari straordinari.
- ✓ Il 29 giugno Snam FSRU Italia, controllata al 100% da Snam S.p.A., ha depositato l'Istanza ai sensi ex art. 5 DL n.50 per il Progetto FSRU Piombino.
- ✓ Il 20 luglio il Commissario Straordinario di Governo ha avviato il procedimento unico per il rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022.
- ✓ Il 23 agosto il Commissario ha convocato la riunione della Conferenza dei Servizi per il giorno 19 settembre 2022.
- ✓ Il 30 agosto Snam ha inviato le risposte di chiarimento ricevute da **15 enti** (Rif. nota del Commissario del 10 agosto 2022) ed allegato lo studio relativo alle ricadute socio-economiche del progetto.
- ✓ Il 9 settembre Snam ha inviato le risposte alle **64 osservazioni del pubblico** (privati ed associazioni) (Rif. nota del Commissario del 30 agosto 2022).
- ✓ Al 16 settembre, risultano depositate sul sito del Commissario altre **17 osservazioni** al Progetto da parte del pubblico (privati ed associazioni)

FSRU Tundra: Principali Caratteristiche



DATI FSRU	
Volume stoccato (m ³)	170.000
Lunghezza (m)	292,50
Larghezza (m)	43,42
Altezza (m)	44,00
Pescaggio (m)	12,30
Peso - Dead Weight (ton)	106.000
Capacità massima di rigassificazione (Sm ³ /gg)	21.000.000
Sistema di rigassificazione	Sistema aperto ad acqua di mare

Progetto FSRU Piombino



FSRU Piombino



Il Progetto prevede l'ormeggio di una FSRU presso la banchina di Est della Darsena Nord del Porto di Piombino ed il trasferimento via condotta del gas naturale vaporizzato fino al punto di ingresso nella Rete Nazionale Gasdotti posto a circa 8,5 km.

Il Progetto è stato valutato dal Proponente dal punto di vista ambientale, urbanistico/territoriale, concessorio verso le aree portuali e rispetto ai rischi di incidente rilevante (Seveso).

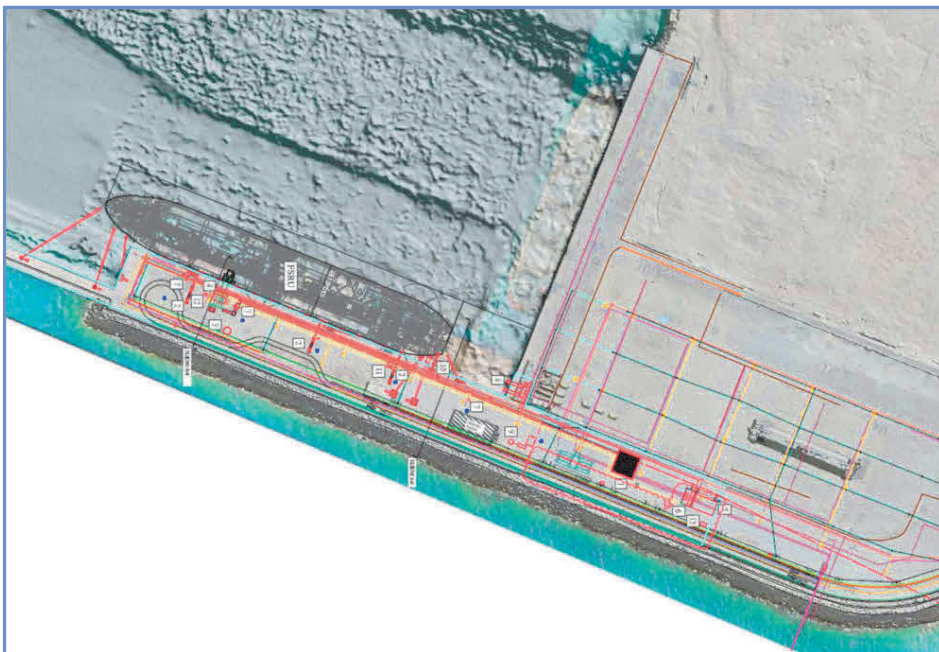
Progetto FSRU Piombino: Cronoprogramma



Cronoprogramma Progetto FSRU Piombino - Istanza ai sensi art.5 DL 50 17/5/2022		2022												2023							
DESCRIZIONE ATTIVITA'	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott
1 Sottomissione Istanza FSRU Piombino Porto (rif. art.5 DL 50 del 17/5/2022)	0				▼																
2 Ottenimento Autorizzazioni per Costruzione ed Esercizio FSRU Piombino	4								▼												
3 Realizzazione BOB + tratto di linea - doppio DN650	4,4																				
4 TOC Fiume Cornia - doppio DN650	4																				
5 Realizzazione tratto DN1200 in banchina	5																				
6 Realizzazione PIL DN1200 ed opere accessorie	4																				
7 Realizzazione impianto PDE- Trappola Piombino Torrenieri	5																				
8 Collaudi idraulici/Essiccamento Linea+Impianti	2,7																				
9 Realizzazione opere in banchina ed installazione impiantistica	5																				
10 Transito FSRU da cantiere ed arrivo in Banchina Est a Piombino	2																				
11 Commissioning Terminale (FSRU)	2																				
12 Final test (gas flow) ed Entrata in Esercizio (EE) (31.03.2023)	0																				
13 Ripristini aree e pista di lavoro	2																				
	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott
		2022												2023							

La tempistica del Progetto è particolarmente sfidante e richiede necessariamente l'avvio dei lavori entro metà **novembre 2022** per mantenere l'obiettivo dell'entrata in esercizio della FSRU entro marzo 2023.

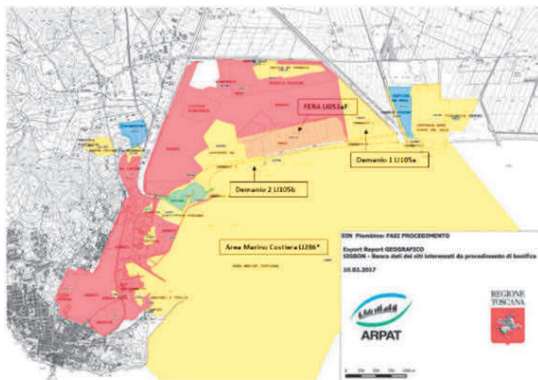
Progetto FSRU Piombino: dettagli banchina



ELENCO EDIFICI/APPARECCHIATURE

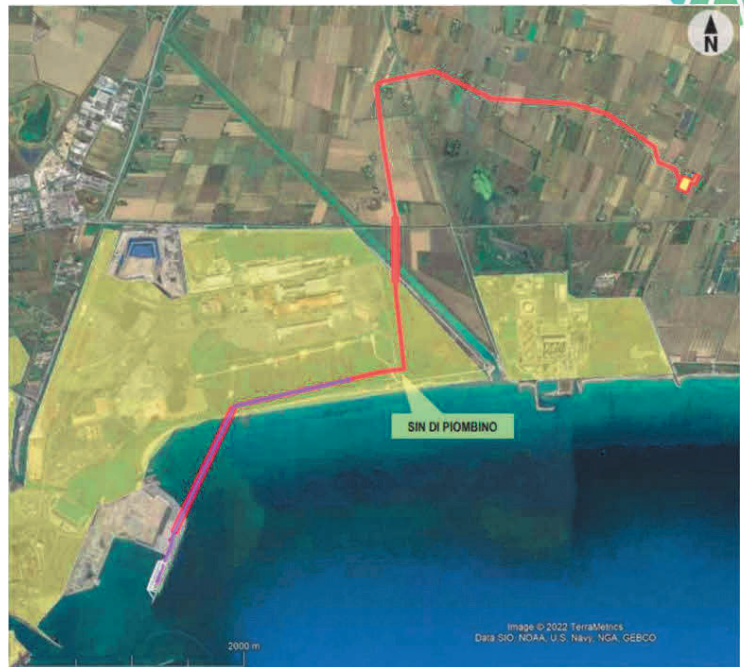
- 1) Punto intercettazione di linea (PIL)
- 2) Scala accesso/uscita FSRU (tipologia prevista "Riding Ladder")
- 3) Sistema sfiato in banchina e serbatoio raccolta drenaggi
- 4) Struttura in carpenteria metallica per supporto manichette/riser scarico gas da FSRU
- 5) Cabina containerizzata modulare per quadri elettrici e controllo dei sistemi in banchina
- 6) Generatore di emergenza e serbatoio diesel
- 7) Scalette per sovrappasso cunicolo calcestruzzo
- 8) Locale pompe antincendio
- 9) Serbatoio riserva idrica (50m³)
- 10) Supporto per cavi di Interconnessione LVSC (alimentazione impianto in banchina da nave) e ESD Link
- 11) Struttura carico/scarico gru da FSRU
- 12) HPU - sistema sgancio rapido manichette gas
- 13) Guardiola

Progetto FSRU Piombino: Aree SIN

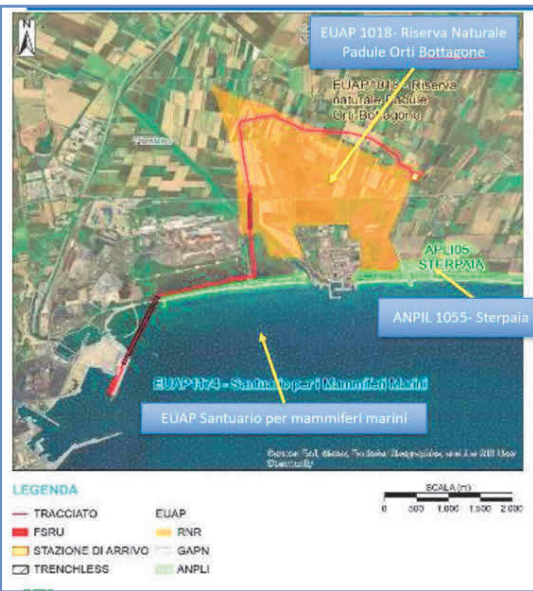
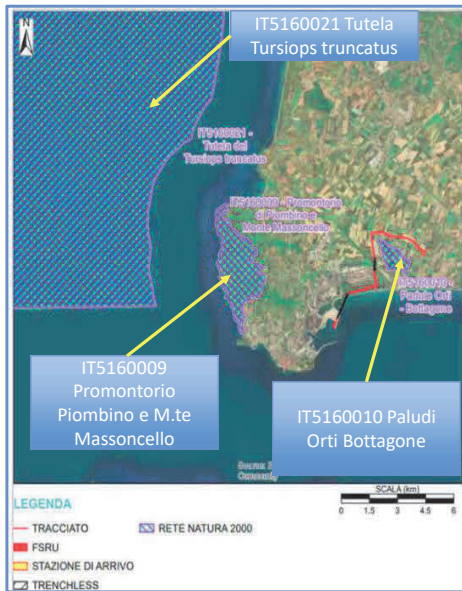


Il progetto interessa il SIN di Piombino per circa 3,8 km:

- ✓ circa 2,5 km con l'area a terra del SIN
- ✓ circa 1,3 km con l'area a mare del SIN.



Progetto FSRU Piombino: Aree Naturali Protette



Progetto FSRU Piombino: Caratterizzazione dei fondali

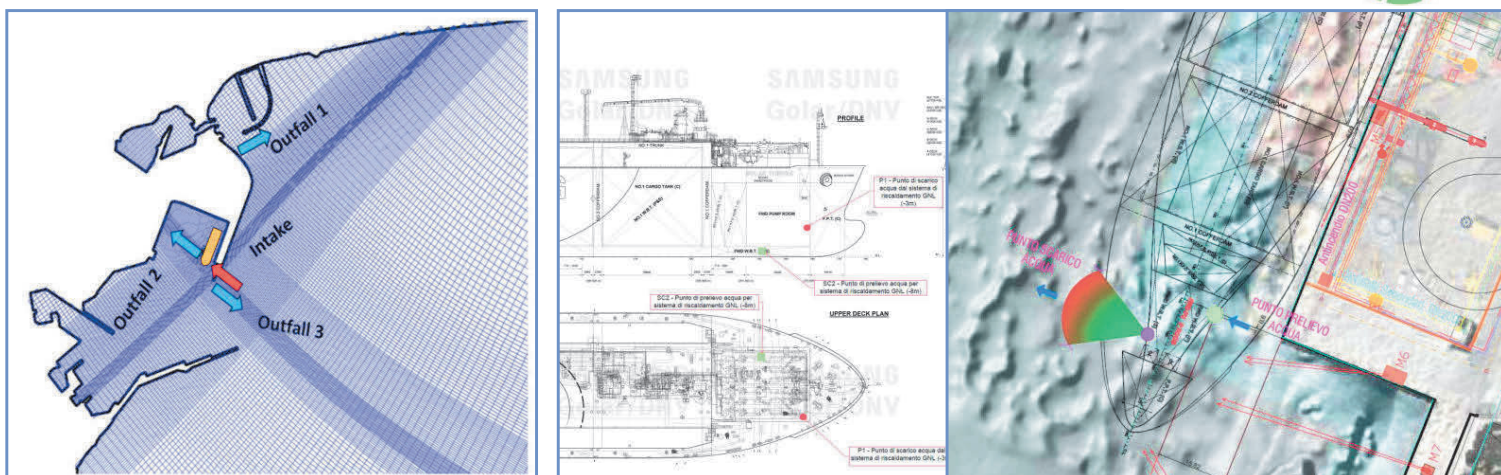


Ai fini della caratterizzazione dell'area antistante il Porto di Piombino sono state condotte delle survey specifiche che hanno portato a caratterizzare nel dettaglio il fondale (mappatura delle biocenosi bentoniche) e a fornire informazioni circa il pescato grazie a indagini sulle attività di pesca svolte dalla marineria locale.

Il progetto non interferisce con i fondali marini (attraversamento con tecnologia trenchless).

	Posidonia oceanica (>50% su matte)
	Posidonia oceanica (<50% su matte)
	Matte morta
	Roccia infralitorale con alghe fotofile
	Cymodocea nodosa
	Fondi mobili

Prelievo-Scarico in Porto: dispersione cloro e temperatura (Δt)



Lo studio di modellazione della dispersione dell'ipoclorito e del gradiente di temperatura nell'acqua di mare è stato eseguito con la collaborazione dell'Università di Genova. Ai fini comparativi e per dare una sensibilità dei risultati, sono stati valutati, oltre allo scenario selezionato del rilascio all'interno del porto (i.e., Outfall 2) altri due punti di rilascio: l'Outfall 1 presso l'accesso del porto e l'Outfall 3 subito fuori la diga foranea.

Prelievo-Scarico in Porto: Criteri di Modellazione



Attraverso un'analisi statistica dedicata del periodo 1979-2020, condotta dall'Università di Genova con tecniche di "data mining" tra le più avanzate, gli **scenari meteo-marini caratterizzanti** l'area di progetto sono stati ricondotti ad un numero limitato di scenari-tipo in grado di rappresentare il clima locale, quali:

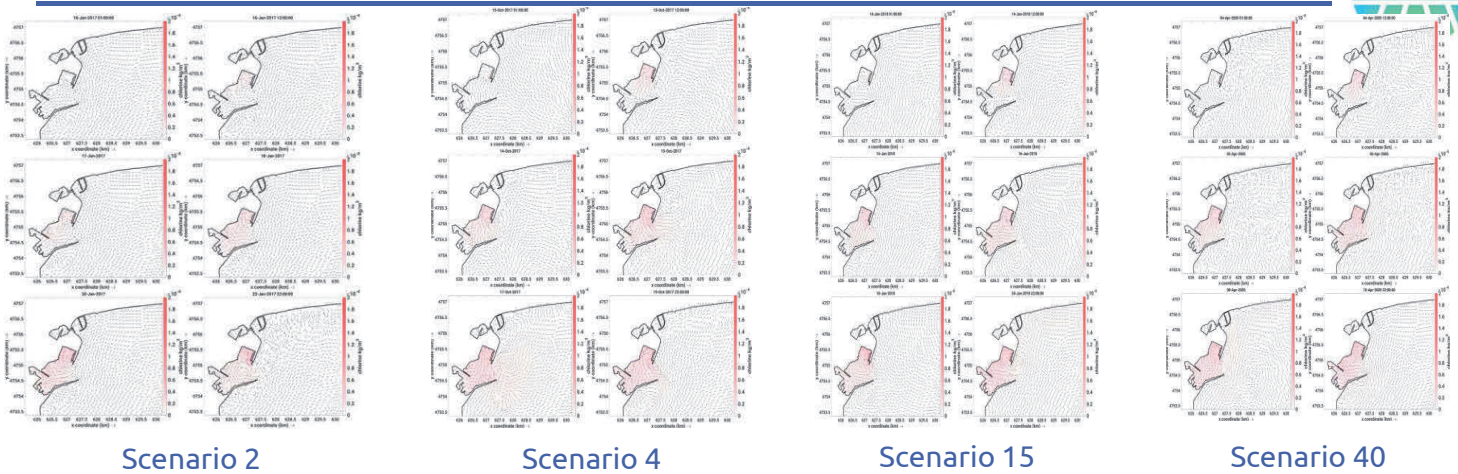
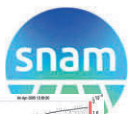
- ✓ Lo **scenario 02** evento di media intensità delle condizioni di vento ed onda; direzioni di propagazione da Nord/Nord-Est a Sud/Sud-Ovest.
- ✓ Lo **scenario 04** evento di bonaccia, associato a stati di mare e vento di scarsa intensità, e con direzioni di propagazione a 360°.
- ✓ Lo **scenario 15** condizioni tempestose, con onde prossime a 6 m e raffiche prossime a 25 m/s.
- ✓ Lo **scenario 40** evento di Scirocco/Mezzogiorno. Vento di intensità moderate e direzioni che spaziano nel piano 0°-360°

L'**estensione temporale delle simulazioni** è stata presa sufficientemente lunga in modo da simulare in maniera esaustiva l'evento meteorologico di riferimento, e fornire il tempo necessario affinché i fenomeni dispersivi si sviluppino completamente, sia nel campo vicino sia in quello intermedio e in quello lontano (un recente studio ha dimostrato come l'intervallo di correlazione di una tempesta all'interno del Mediterraneo è di circa tre giorni). La scelta della durata di una settimana consente di: 1) assicurare il pieno sviluppo degli stati di mare e vento considerati; 2) descrivere compiutamente la dinamica costiera generata che decorre per su scale temporali di qualche giorno.

Le **mappe di dispersione della temperatura e del cloro**, riportano i risultati relativi ad una serie di intervalli temporali pari a 1 ora, 12 ore, 24 ore, 48 ore, 96 ore e 166 ore dall'inizio della simulazione, in riferimento alla quota del fondale. Questa scelta si rivela cautelativa poiché l'acqua più fredda, essendo più pesante, tende a defluire verso il basso, dove si riscontrano di conseguenza le temperature minori e le maggiori concentrazioni di soluti (in questo caso il cloro).

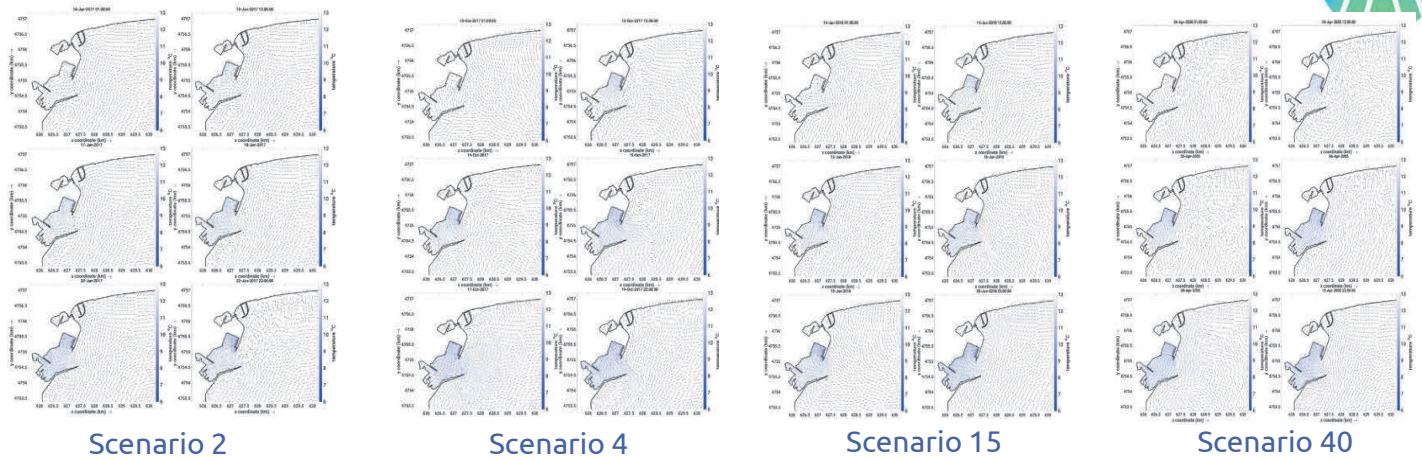
Le **simulazioni sono realizzate nelle condizioni di rilascio più conservative** (concentrazione massima di ipoclorito rilasciata in continuo; quantità massima corrispondente al limite ammesso per legge, pari a 0,2 mg/l (ossia 2×10^{-4} kg/m³)).

Prelievo-Scarico in Porto: Risultati modellazione dispersione del cloro



PRELIEVO E SCARICO NEL PORTO: I risultati relativi alla concentrazione di cloro mostrano come, a seguito di una fase iniziale transitoria, il soluto si disperda su tutta l'area del porto, mantenendosi sempre ben al di sotto dei limiti di legge. Si rileva una minor dispersione per quanto concerne lo scenario meteo-marino 2. Tale fenomeno può ragionevolmente essere ricondotto alla concomitanza di due fattori, ovvero: 1) l'intensità non eccezionale delle condizioni di vento e onda; 2) la scarsa variabilità di questi in riferimento alle direzioni di propagazione

Prelievo-Scarico in Porto: Risultati modellazione dispersione temperatura

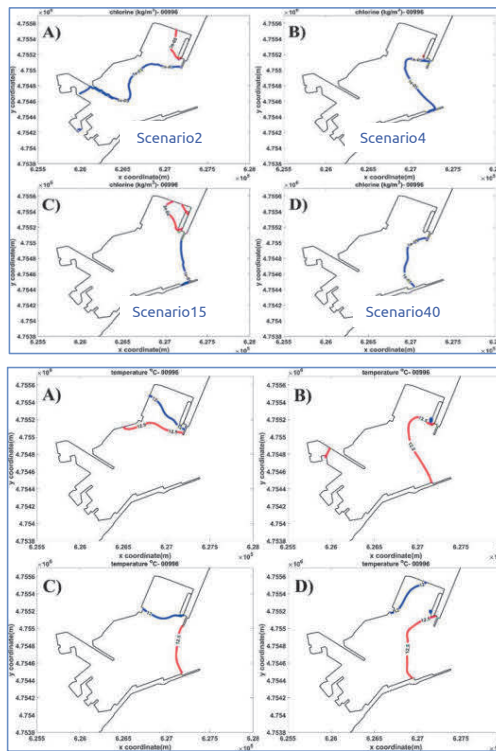


PRELIEVO E SCARICO NEL PORTO: Il gradiente termico rimane circoscritto all'area portuale per tutti gli scenari considerati. La temperatura dell'acqua in uscita dalla FSRU viene immediatamente diluita all'interno della rada portuale (temperatura di uscita acqua assunta in simulazione pari a 6°C).

Prelievo-Scarico in Porto: Interferenza con punto di prelievo agroittica



Il calcolo su dispersione del cloro e del gradiente termico è stato svolto a crescente grado di dettaglio per tutta l'area prossima al punto di ormeggio della nave FSRU, ivi compreso l'imbocco degli impianti di ittocoltura.



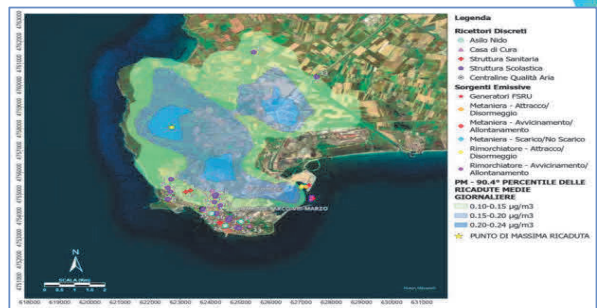
Dispersione Ipoclorito: I risultati ottenuti mostrano come il processo di dispersione dell'ipoclorito provochi un significativo abbattimento del soluto nell'area compresa all'interno dell'imboccatura portuale (sulla linea rossa la concentrazione viene abbattuta di un ordine di grandezza), e che la concentrazione presenta valori prossimi allo zero al di fuori della rada portuale.

Dispersione gradiente termico: considerazioni del tutto analoghe alle precedenti si riscontrano per i valori della dispersione della temperatura. Il maggior decadimento in prossimità della presa a servizio di Agroittica Toscana risulta essere pari a circa 0.1 °C per la configurazione progettuale prescelta (sempre in seguito alle condizioni dello scenario meteo-marino 040), ben al di sotto dei gradienti termici legati alla naturale stratificazione delle acque dovuta al termoclino, che possono arrivare sino a $\approx 5^{\circ}\text{C}$.

Progetto FSRU Piombino: Emissioni in Atmosfera (1/2)



NOx Scenario Massimo
99,8° percentile delle concentrazioni medie orarie di NOx



Polveri Scenario Massimo
90,4 percentile delle concentrazioni medie giornaliere di Polveri



NOx Scenario Medio Anno
Concentrazioni medie annuali di NOx



Polveri Scenario Medio Anno
Concentrazioni medie annuali di Polveri

Progetto FSRU Piombino: Emissioni in Atmosfera (2/2)



L'analisi delle ricadute evidenzia che:

- ✓ **Le ricadute medie annue di NOX** e le ricadute medie annue e giornaliere (90,4° percentile) di **Polveri** in fase di esercizio avranno degli impatti minimi / trascurabili.
- ✓ **Le massime ricadute orarie di NOX** (99,8° percentile) saranno comunque inferiori limite di legge, concentrate principalmente nell'area portuale in cui avverranno le operazioni di manovra della metaniera con i rimorchiatori a supporto.

Si evidenzia che lo scenario massimo simulato è estremamente conservativo e non corrisponde ad uno scenario reale di funzionamento, bensì è stato ottenuto considerando il verificarsi della condizione emissiva più impattante (sovrapposizione delle emissioni generate dai motori della FSRU alle attività della metaniera e dei 2 rimorchiatori) per **365 giorni l'anno**, al fine di simulare lo svolgimento delle operazioni delle metaniere in concomitanza con le condizioni meteorologiche più gravose dal punto di vista della dispersione degli inquinanti emessi. I risultati della modellazione pertanto confermano uno scenario assolutamente compatibile.

Nella realtà, è previsto l'approdo di una metaniera circa ogni 5/7 giorni, con relativo supporto dei rimorchiatori, con i rimorchiatori che opereranno solo per 4 ore al giorno in concomitanza con la presenza delle metaniere in porto.

Progetto FSRU Piombino: Piano di Monitoraggio



Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede l'effettuazione di monitoraggi i cui risultati permetteranno di avere un quadro completo dello stato di qualità dell'ambiente sia ante-operam che durante la fase di cantiere e di esercizio e pertanto sarà possibile verificare nel corso della operatività della FSRU quale sia la loro evoluzione.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale prevede i seguenti monitoraggi:

- Atmosfera: No.3 punti di campionamento della qualità dell'aria
- Acque marino costiere: No.12 punti di campionamento (parametri fisici, chimici e biologici marini) e No.1 punto di campionamento in continuo di cloro e temperatura)
- Acque superficiali: No.1 punto di campionamento (parametri fisici e chimici)
- Acque sotterranee: No.3 punti di campionamento (parametri fisici e chimici)
- Suolo: set analitici su No. 14 in area SIN e No. 2 in area extra SIN
- Rumore: No.7 ricettori (livelli di rumorosità)

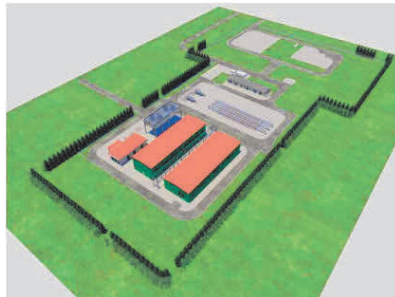
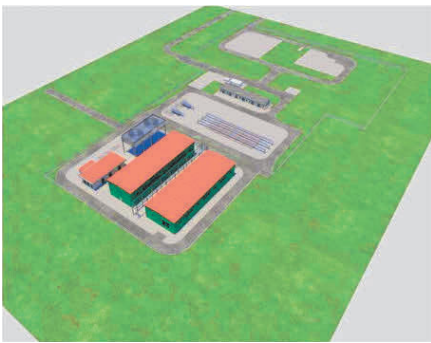
Da intese in corso con la Società Agroittica Toscana, il Piano di Monitoraggio Ambientale sarà integrato con altri no.3 punti di misura (in continuo) da ubicare all'uscita del porto, in corrispondenza della presa a mare dell'impianto di Agroittica Toscana e un terzo a distanza intermedia.



Progetto FSRU Piombino: Inserimento Paesaggistico Impianto PDE



Ai fini dell'inserimento paesaggistico dell'impianto PDE e Indice di Wobbe, è stato ricostruito il 3D dell'impianto tenendo conto delle cromie e del mascheramento a verde ed effettuate delle fotosimulazioni.

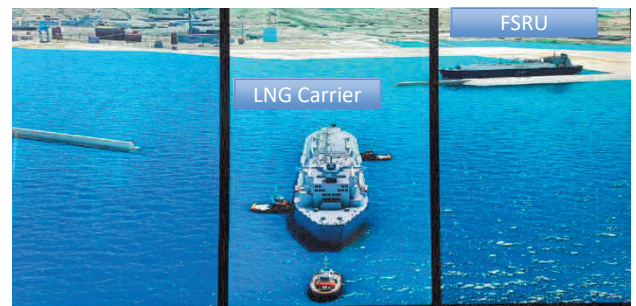


Progetto FSRU Piombino: Simulazioni di navali

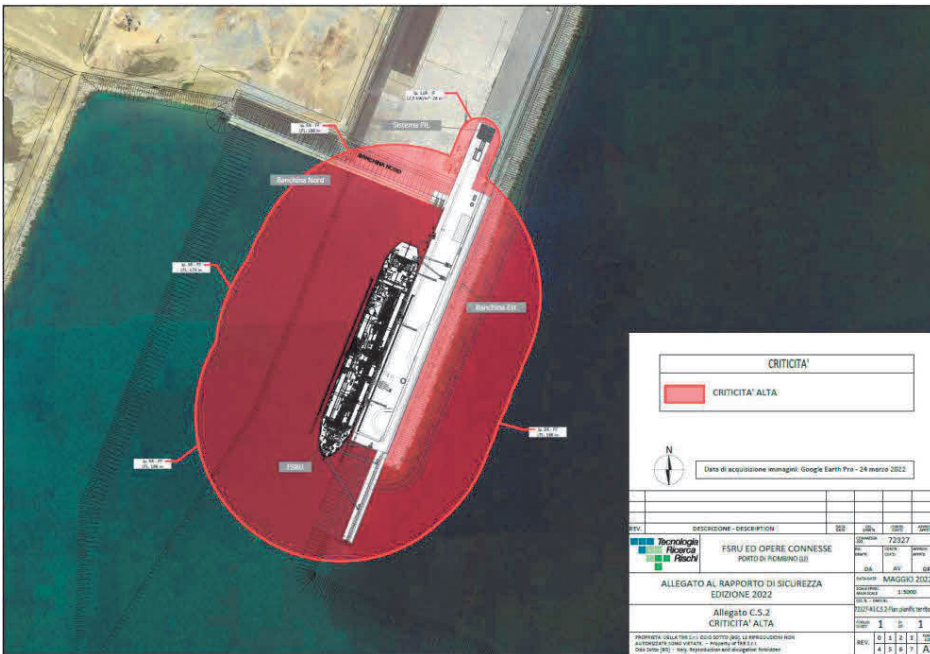


- ✓ In totale sono state eseguite al simulatore presso CETENA a Genova n. 52 manovre.
- ✓ Durante le manovre sono stati utilizzati quattro diversi tipi di rimorchiatori (n.2 x 45 t, n.1x 70 t e n.1 x 80 t).
- ✓ In tutte le manovre relative alle LNG Carrier è stato considerato l'ingombro della FSRU presso la banchina Est.
- ✓ Sono state svolte le manovre di ingresso/uscita anche con due navi Bulk Carrier (da 180 m e da 300 m) per ormeggiare rispettivamente in banchina EST (180m con FSRU presente) ed in banchina OVEST con futuro assetto (300m con presenza FSRU).
- ✓ Le manovre relative alla LNG carrier sono state svolte principalmente in scenario notturno.
- ✓ Dall'esito delle simulazioni di manovra svolte considerando avarie a bordo dei mezzi coinvolti, non sono state evidenziate situazioni di interferenza con il terminal LNG.
- ✓ Le manovre di ingresso ed uscita della carrier da 180 m dalla banchina Nord sono state considerate fattibili

TIPOLOGIA DI NAVE	INGRESSO	USCITA	AVARIA	Totale per nave
FSRU	2	2	0	4
LNG Carrier	12	7	5	24
Bulk Carrier 180m	7	6	3	16
Bulk Carrier 300m	2	1	0	3
Ro-Pax	0	0	5	5



Progetto FSRU Piombino: Aree di Rischio



Il Rapporto Preliminare di Sicurezza (Rif. Dlgs 105/2015), sarà parte integrante della documentazione che verrà inoltrata con l'istanza ai sensi art.5 DL 50 17/5/2022. La figura mostra l'involuppo delle aree ad alto rischio a seguito di incidente rilevante intorno alla FSRU, per le quali la il D. M. LL.PP. del 9 maggio 2001 definisce come categorie territoriali compatibili le zone F (aree limitrofe allo stabilimento, entro la quale non sono presenti manufatti o strutture in cui sia prevista l'ordinaria presenza di gruppi di persone) e le zone E che includono Insedimenti industriali, artigianali, agricoli, e zootecnici.

Impatti socio-economici del progetto



Lo studio condotto da Price waterhouse Coppers Italia (PwC) ha valutato le ricadute socio-economiche del Progetto considerando due variabili: (a) **il valore aggiunto**, in termini monetari, generato dal progetto (reddito ai lavoratori, dividendi agli azionisti, oneri finanziari, ammortamenti e fiscalità) e (b) **l'occupazione** sostenuta (espressa in Unità Lavorative Annue, ULA, ossia in posti di lavoro annuali e a tempo pieno) per gli anni necessari alla realizzazione del progetto. Entrambi gli aspetti sono stati valutati sia **per la fase realizzativa che per la fase di esercizio del Progetto**.

In estrema sintesi, lo studio ha mostrato che:

Il valore aggiunto generato complessivamente nelle due fasi misurato sull'intero periodo (giugno 2022 - marzo 2026), è di **circa 252 mln €** nel territorio italiano. **Le spese di investimento**, distribuite a cavallo di due anni (prevalentemente tra giugno 2022 e marzo 2023), generano un valore aggiunto totale di circa **81 mln €**. **La fase operativa del progetto** (aprile 2023 – marzo 2026) porta a generare un valore aggiunto totale pari a circa **171 mln €**.

L'occupazione complessivamente sostenuta nelle due fasi misurata sull'intero periodo (giugno 2022 – marzo 2026), è approssimativamente di **1.591 ULA**. In particolare, i livelli più alti di occupazione sono attesi per il 2023 con l'impiego stimato di circa 632 ULA (il 40% del totale nell'intero periodo). **Nella fase di realizzazione** le spese di investimento sostengono circa 978 ULA da giugno 2022 a marzo 2023, quasi equamente distribuite nei due anni interessati dal cantiere. **Nei 36 mesi di operatività dell'impianto** (aprile 2023 - marzo 2026) si verrà a creare un fabbisogno di lavoro pari a circa 613 ULA. Gli effetti più elevati in termini di lavoro attivato si registrano nel 2024 con circa 213 ULA sostenute.

ALLEGATO 0



**Commissario straordinario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino
art.5 D.L. n. 50/2022 – D.P.C.M. 8 giugno 2022**

**CONFERENZA DI SERVIZI
(art. 14-ter della L. 241/1990)**

**Riunione del 07/10/2022
VERBALE**

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Il giorno 07 ottobre 2022 alle ore 11.00 presso gli uffici della Regione Toscana - Piazza del Duomo 10, Firenze - Palazzo Strozzi Sacratì – Sala Pegaso, il Commissario straordinario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino (di seguito Commissario) e in videoconferenza, apre la seconda riunione della Conferenza dei Servizi (di seguito CdS), convocata con nota Prot. 0369877 del 29/09/2022 in forma simultanea e in modalità sincrona ex art. 14-ter della Legge 241/1990 ai fini del rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI) in oggetto.

All'odierna riunione sono stati convocati i Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi ricompresi nell'autorizzazione di cui all'art. 5 del d.l. 50/2022 nonché ulteriori Soggetti ivi compresi i Soggetti Competenti in materia ambientale (SCA) in coerenza con quanto disposto con l'ordinanza commissariale n.97/2022. I suddetti soggetti vengono in questa sede rappresentati secondo quanto disposto dall'art.14 ter della legge 241/90 in materia di rappresentante unico.

E' stato altresì convocato il proponente Snam FSRU Italia S.r.l. (di seguito Proponente), ai sensi della L. 241/1990;

La sopracitata nota di convocazione dell'odierna riunione della CdS è stata pubblicata sul sito web del Commissario.

Dalla verifica della validità delle presenze, nonché delle deleghe prodotte, risultano presenti:

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
Commissario di Governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino	Rilascio autorizzazione unica ai sensi dell'art.5 DL 50/2022	Eugenio Giani Commissario
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento del Coordinamento Amministrativo – Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS) per la CdS	Donato Attubato RUAS (nominato con DPCM 8 luglio 2020)
MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS	Comunicazione alla Commissione UE art. 5 comma 3 DL 50/2022 Coinvolgimento per opportuna conoscenza essendo in ordinario ufficio competente per le Valutazioni	A supporto del RUAS
Istituto Superiore di Sanità	Valutazione Impatto Sanitario ex art 23 comma 2 D.lgs	A supporto del

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
	152/2006	RUAS Eleonora Soggiu
MITE - Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza	Coinvolgimento per opportuna conoscenza essendo in ordinario ufficio competente per il rilascio dell'atto autorizzativo, in questo caso competenza delegata a commissario	A supporto del RUAS
MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali – Divisione II – Rischio Rilevante e AIA	Competente al rilascio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale di competenza statale ex Titolo III-bis, Parte II, D.Lgs. 152/200	A supporto del RUAS
MITE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) – Divisione VII Bonifica dei siti di interesse nazionale	Atto di assenso ai fini della realizzabilità delle opere all’interno del SIN di Piombino ai sensi art 242ter D.lgs 152/2006 Parere ai fini del rilascio dell’autorizzazione ex art.109 del D.lgs.152/2006 di competenza del Genio Civile Valdarno Inferiore	A supporto del RUAS Luciana Distaso
MiSE – Direzione Generale per i Servizi di Comunicazione Elettronica, di radiodiffusione e postali - Divisione XXI Ispettorato Territoriale Toscana – Unità Organizzativa III - Reti e servizi di comunicazione elettronica nel settore telefonico	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione ex art. 56 del Dlgs. 259/2003	A supporto del RUAS
Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco - Comitato Tecnico Regionale con il coinvolgimento di: Ministero dell’Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno	Rilascio Nulla Osta di Fattibilità (NOF) ex art.16 e art.17, c.2 D.Lgs. 105/2015 Valutazioni sulle attività soggette a prevenzione incendi a sensi del D.P.R. 151/11 (ricomprese nell’iter di rilascio del NOF)	A supporto del RUAS Silvano Barberi
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Compartimento marittimo di Livorno - Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto	Esercizio competenze in relazione al codice della navigazione ex Regio Decreto 30 marzo 1942, n. 327	A supporto del RUAS Alberto Poletti
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Pisa e Livorno	Esercizio delle competenze di cui al D.Lgs. n. 42/2004 in relazione all’Autorizzazione paesaggistica ex D.Lgs. 42/2004 Verifica preventiva dell’interesse archeologico ex art.28 c.4 D.Lgs.42/2004, artt.95-96 D.Lgs.163/2006	A supporto del RUAS Valerio Tesi
Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino settentrionale	Parere di competenza ai sensi della pianificazione di Bacino	A supporto del RUAS Isabella Bonamini
Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria	Concessione demaniale per occupazione terreni e apposizione servitù Cod. civ. articoli 822 e ss	A supporto del RUAS Alessandro Pasqualetti
Ufficio delle Dogane di Livorno	Autorizzazione ai sensi della normativa fiscale ex art. 19 D.Lgs. 374/90, tutela dell’erario in materia di dogane, accise e monopoli	A supporto del RUAS Giovanni Parisi
Stato Maggiore della Marina (MARISTAT) Comando Militare dell’esercito Aeronautica Militare Comando 1^Regione Aerea	Nulla osta delle Forze Armate (Esercito, Marina, Aeronautica) per le servitù militari e per la sicurezza del volo a bassa quota e ulteriori competenze ai sensi dell’Ordinamento Militare	A supporto del RUAS
Consiglio superiore dei Lavori Pubblici	Parere di competenza in relazione alla variante al PRP ex L. 84/94	A supporto del RUAS
Ministero delle Infrastrutture Mobilità Sostenibili – Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il Trasporto Marittimo e per Vie d’Acqua interne	Competenze in materia di concessione demaniale marittima	A supporto del RUAS
Regione Toscana	Rappresentante Unico Regionale	Edo Bernini RUR (nominato con

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
		Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022)
Regione Toscana – Settore Servizi Pubblici Locali, Energia Inquinamento Atmosferico	Intesa ex DL 01/10/2007 n.159 art. 46 e LR 39/2005 art. 4	A supporto del RUR
Regione Toscana - Settore Tutela della Natura e del Mare	Esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale art 5 DPR 357/97 Eventuale nulla osta per interventi ricadenti in area naturale protetta ex legge 394/1991	A supporto del RUR
Regione Toscana - Settore Genio Civile Valdarno Inferiore	Autorizzazione Idraulica per manufatti interferenti con reticolo idrografico regionale o interventi in fascia di rispetto ex R.D. 523/1904, LR 41/2018, L.R. 80/2015, D.P.G.R. 42/R/2018 Concessione per l'utilizzo del demanio idrico ai sensi del Regolamento 12 agosto 2016, n. 60/R Immersione in ambiente marino e attiguo di sedimenti marini, inerti e manufatti ex art. 109 D.Lgs.152/2006 Parere sulle indagini geologiche di supporto alla pianificazione urbanistica qualora fossero richieste varianti automatiche o varianti semplificate ex LR 65/14, D.P.G.R. 5/R/2020	A supporto del RUR
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Logistica e Cave	Parere regionale in merito alla variante al PRP ex art 5 legge 84/1994	A supporto del RUR
Provincia di Livorno	Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92	Irene Nicotra
Sindaco Comune di Piombino	Parere Sanitario del Sindaco ex comma 6 art.29 quater del D.lgs 152/2006 e artt. 216 e 217 RD 1265/1934	Francesco Ferrari
Comune di Piombino	Autorizzazione Paesaggistica ex art.146 D.Lgs. 42/2004, L.R.65/2014 Comunicazione o nulla osta per la Valutazione di Impatto acustico ai sensi dell'art. 8 c.4 o c.6 della L. 447/1995 . Verifica di conformità urbanistica di cui al D.P.R. 380/2001 e L.R. 65/2014 e smi, nonché parere di competenza sull'eventuale variante urbanistica Autorizzazione all'attraversamento e all'uso delle strade ai sensi del Codice della Strada D.lgs 285/92 Titolo edilizio per interventi edilizi afferenti al metanodotto ex DPR 380/2001 LR 65/2014	Luca Favali
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Concessione demaniale marittima e portuale ex art 18 legge 84/1994 e smi Variante PRP ex art 5 legge 84/1994	Luciano Guerrieri
Consorzio di Bonifica 5 – Toscana Costa	Parere/Nulla osta su interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012 Concessione per interferenze con opere di competenza ex R.D. 368/1904 e L.R. 79/2012	Assente
TELECOM ITALIA	Nulla-osta per le interferenze con le Linee di telecomunicazione	Assente
ENEL distribuzione	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Paolo Salvi
A.S.A.- AIT	Parere su interferenze opere di competenza	Assente
TERNA	Nulla osta per le interferenze con infrastrutture di competenza	Assente
ENAC	Nulla osta per la sicurezza del volo da rilasciarsi da	Assente

Soggetti competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Competenza	Rappresentante
	parte dell'Aeronautica civile, ai sensi del R.D. 327/1942 recante il Codice della Navigazione	
ANAS S.p.A.	Parere su interferenze opere di competenza	Assente
Società Elettrica Ligure Toscana srl	Parere su interferenze opere di competenza	Assente

Ulteriori Soggetti	Competenza	Rappresentante
SNAM	Proponente	Elio Ruggeri
Regione Toscana – Settore VIA/VAS	A supporto CdS	Carla Chiodini
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali	A supporto CdS	A supporto del RUR
Regione Toscana – Settore Autorizzazioni Uniche Ambientali	A supporto CdS	A supporto del RUR
Regione Toscana – Settore Bonifiche e “Siti Orfani” PNRR	A supporto CdS	A supporto del RUR
ISPRA	Soggetto Competente in materia Ambientale	Alfredo Pini
Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL Settore Programmazione della viabilità Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma – Osservatorio Mobilità Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo - Mobilità sostenibile	A supporto CdS	A supporto del RUR
Prefetto Provincia di Livorno	A supporto CdS	Assente
ARPAT	A supporto CdS	Pietro Rubellini
Ministero della Cultura – Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V – Tutela del Paesaggio	A supporto CdS	A supporto del RUAS
Azienda USL Toscana NordOvest - Dip.Prev.Piombino	A supporto CdS	Alessandro Barbieri
Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze	A supporto CdS	Gianni Cortigiani
Direzione Generale della Giunta Generale Settore contratti Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo della Regione	A supporto CdS	A supporto del RUR
Direzione Competitività della Toscana e Autorità di gestione	A supporto CdS	A supporto del RUR
Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici Settore Attività legislativa e giuridica	A supporto CdS	Lucia Bora
Regione Toscana – Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)	A supporto CdS	Luciano Guarneri
Regione Toscana - Direzione Urbanistica e Politiche abitative Settore Sistema Informativo e Pianificazione del Territorio Settore Tutela Riqualficazione e Valorizzazione del Paesaggio	A supporto CdS	A supporto del RUR
IRPET	A supporto CdS	Nicola Sciclone
Comune di San Vincenzo	Soggetto Competente in materia Ambientale	Alessio Landi
Comune di Campiglia Marittima	Soggetto Competente in materia Ambientale	Annalisa Giorgetti

Sono altresì presenti i rappresentanti del Proponente.

Esaurite le premesse il Commissario ricorda gli esiti della precedente riunione svoltasi in data 19/09/2022 nel corso della quale, oltre ad una breve illustrazione da parte di SNAM della proposta progettuale, sono state rappresentate alla Società alcune richieste di chiarimenti e integrazioni sia da parte del RUR (Settore Genio Civile Valdarno Inferiore, IRPET, Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)) che da parte di alcune Amministrazioni statali presenti a supporto del RUAS (ISS, Capitaneria di Porto e Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno) nonché dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Informa che con propria ordinanza n. 134/2022 ha integrato l'ordinanza n. 86/2022 (già modificata dalle ordinanze commissariali nn. 103, 112 e 113 del 2022) individuando quali ulteriori componenti dell'ufficio commissariale di avvalimento le seguenti strutture del Ministero della transizione ecologica:

- Direzione generale valutazione ambientale – Divisione V;
- Direzione generale infrastruttura e sicurezza – Divisione IV;
- Direzione generale risanamento ambientale.

Ricorda infine che l'odierna riunione di CdS si svolgerà secondo il seguente OdG:

- Illustrazione dello stato di avanzamento del procedimento
- Indicazioni sulla proposta di localizzazione offshore da parte di SNAM
- Informativa sulle modalità di gestione delle osservazioni del pubblico e impostazione del lavoro di controdeduzione
- Aggiornamento sullo stato di avanzamento dell'intesa regionale

Circa lo stato di avanzamento del procedimento il Commissario informa che:

- con nota del 23/09/2022 (prot. 0363175) ha richiesto a SNAM di formulare le proprie controdeduzioni alle osservazioni del pubblico, con le relative proposte tecniche, in merito all'accoglimento;

- con nota del 03/10/2022 (prot. 0373953) sono pervenute le sopra citate controdeduzioni di SNAM;

- con nota del 04/10/2022 (prot. 0376178) sono pervenute da parte di SNAM le “*Risposte alle richieste di chiarimento da parte degli enti e relative ottimizzazioni progettuali*”, richieste avanzate nel corso della riunione della Cds del 19/09/2022;

- con nota del 05/10/2022 prot.0379055 sono stati richiesti a MiTE Direzione Valutazioni ambientali e Direzione USSRI, ISS, ISPRA, Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto e VVFF - Comitato Tecnico Regionale, ciascuno per gli aspetti di competenza, elementi di analisi sulle questioni trattate nei pareri espressi dal Comune di Piombino, al fine di dare adeguata risposta a quanto osservato dal Comune di Piombino nei pareri inviati e rappresentato nel corso della scorsa riunione della Conferenza dei Servizi;

- sia le *Controdeduzioni alle osservazioni del pubblico* che le *Risposte alle richieste di chiarimento da parte degli enti e relative ottimizzazioni progettuali* sono state tempestivamente pubblicate sulla pagina web del Commissario;

Lascia quindi la parola al RUAS.

RUAS: Il Dott. Attubato ricorda che per il giorno 13.10 p.v. è convocata la riunione con le Amministrazioni statali da lui rappresentate. Invita tali amministrazioni ad intervenire in data odierna per rappresentare a SNAM eventuali ulteriori richieste di chiarimento.

Lascia quindi la parola a SNAM per un aggiornamento in merito alle documentazione integrativa, in parte predisposta e in parte in corso di predisposizione, per dare riscontro alle richieste avanzate nel corso della precedente riunione della Conferenza.

I presenti per SNAM informano che sono in corso di completamento le integrazioni per rispondere alle richieste della Soprintendenza per le simulazioni cromatiche nonché quelle la Capitaneria di Porto con la quale è in corso un'interlocuzione.

Informano che stanno interloquendo anche con ARPAT in relazione alla questione dei superamenti dell'Arsenico.

Procedono quindi ad illustrare i contenuti dell'ultima integrazione inviata in risposta alle osservazioni e richieste degli Enti e delle ottimizzazioni progettuali apportate:

- La ridefinizione dell'area in concessione demaniale all'interno della banchina est del Porto di Piombino.
- Il cambio del piano di imposta dell'impianto PIDI n.2-PDE in località Vignarca al fine di evitare ogni possibile aggravio delle condizioni di rischio idraulico in caso di esondazione.
- Incremento della ridondanza del sistema di trasmissione dati (oltre a quelli già previsti via rete pubblica e satellitare) tra il terminale FSRU e l'impianto PDE e da qui, quindi, con il Centro di Dispacciamento e Controllo della Rete Nazionale Gasdotti di San Donato Milanese attraverso la posa di un cavo a fibra ottica all'interno della stessa trincea del gasdotto.

La presentazione di SNAM viene allegata al presente verbale.

Rappresentano che in data 06.10.2022 sono state inviate al Commissario le integrazioni per ISS che verranno tuttavia rinviate in data odierna a causa di un refuso.

Interviene quindi il Dott. Guerrieri dell'AdSP il quale precisa che con l'abrogazione del D.M. 293/2001, è venuto meno l'obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) posto in capo alle Autorità Portuali. Pertanto, in vigore del D. Lgs. n. 105/2015, la pianificazione per le emergenze è posta in capo alla Prefettura di Livorno (ai sensi dell'art. 6, comma 6, del D. Lgs. n. 105/2016 "*Il Prefetto competente per territorio predispone i piani di emergenza esterna per gli stabilimenti di soglia superiore ed inferiore e ne dispone l'attuazione, secondo quanto previsto agli articoli 21 e 25*"), la quale terrà conto delle risultanze del rapporto di sicurezza definitivo del gestore (SNAM).

Passa la parola alla Dott.ssa Macii la quale comunica di aver inviato una specifica nota che:

- informa sulle possibili soluzioni di coesistenza tra PIM e SNAM che sono state identificate;
- indica la necessità di avviare un ATF del PRP in parallelo al procedimento del Commissario in modo da ottimizzare lo spazio della darsena attraverso l'arretramento della banchina ovest;
- informa degli approfondimenti svolti con il CTR in relazione all'applicazione del D.M. 9/5/2001.

Viene allegata al presente verbale la nota di dettaglio inviata dall'AdSP.

Interviene il RUR, Dott. Edo Bernini il quale ricorda il ruolo del RUR ai fini delle formazione della posizione unica regionale ai sensi della LR 40/2009. Informa che in data 03.10.2022 si è tenuta la seconda riunione della conferenza interna i cui esiti sono riportati nella nota che il RUR ha inviato al Commissario (prot. 0379994 del 06.10.2022).

Il RUR procede quindi a dare lettura di detta nota che verrà allegata al presente verbale

Viene altresì disposta la pubblicazione del parere inviato sul sito della Regione Toscana, alla pagina del Commissario.

Terminati gli interventi **il Commissario dà la parola ai rappresentanti di SNAM FSRU Italia per l'illustrazione dell'eventuale soluzione offshore** da attuare al termine dei tre anni di esercizio nel porto di Piombino.

Snam informa che ad oggi la Società non è nelle condizioni di dare informazioni circa il sito di localizzazione off shore successivamente alla localizzazione nel porto di Piombino e che sta approfondendo gli studi per l'individuazione di un sito idoneo, sia sotto il profilo tecnico che sotto il profilo della continuità operativa in tutte le condizioni meteo-marine.

La ricerca di un sito con tutte le caratteristiche idonee non è una cosa banale, richiede indagini approfondite dei fondali, dei punti di approdo a terra e dei percorsi a terra nonché verifiche della compatibilità dell'FSRU con le condizioni meteo-marine.

Illustra le differenze tra la tecnologia del rigassificatore OLT (tecnologia MOSS) e quella della Golar Tundra (tecnologia a membrane).

La Golar Tundra ha un serbatoio a membrana che crea delle condizioni di maggiore fragilità rispetto alle navi MOSS in presenza di condizioni meteomarine più critiche. Al momento la Società sta interloquendo con il detentore del brevetto dei serbatoi a membrana per avere informazioni sulle condizioni di continuità operativa in condizioni meteo-climatiche più critiche.

Il Commissario aggiorna la questione alla prossima riunione della Conferenza dei servizi prevista per il 21.10. p.v..

Prende la parola il Sindaco Ferrari del Comune di Piombino il quale chiede se Snam sia in grado oggi di escludere formalmente che l'impianto offshore possa riguardare l'area del Promontorio di Piombino, del Golfo di Follonica e l'area dell'Arcipelago Toscano, stante la contrarietà del Comune e della popolazione non solo in relazione alla collocazione dell'FSRU in porto ma anche in relazione ad una possibile localizzazione in altri luoghi limitrofi a Piombino e nelle aree marine prospicienti.

Snam esclude la collocazione nel Golfo di Follonica, nell'area dell'Arcipelago Toscano e in tutte le aree marine che possono interessare il Comune di Piombino o la vicinanza ad impianti di itticoltura.

Il Sindaco Ferrari chiede se i tempi necessari a Snam per le verifiche progettuali possano incidere sui tempi di permanenza dell'FSRU nel porto di Piombino.

Interviene il Commissario rispondendo direttamente al Sindaco indicando che non ci saranno dilazioni rispetto ai tempi di autorizzazione già indicati.

Anche Snam conferma la presenza nel porto di Piombino per i 3 anni indicati.

Terminata l'illustrazione da parte di Snam, il Commissario procede quindi a fornire elementi sulla partecipazione svolta. Comunica che in esito al processo partecipativo sono pervenute un totale di 79 osservazioni entro i termini. Le osservazioni sono tutte pubblicate alla pagina web del Commissario assieme alle controdeduzioni fornite dal Proponente.

Informa inoltre che con nota del 05/10/2022 prot.0379055 ha provveduto a richiedere a MiTE Direzione Valutazioni ambientali e Direzione USSRI, ISS, ISPRA, Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto e VVFF - Comitato Tecnico Regionale, un contributo per gli aspetti di competenza, da fornire entro il 14.10.2022 sulle osservazioni del pubblico al fine di supportare la struttura commissariale nella predisposizione del documento di controdeduzione alle osservazioni del pubblico pervenute in esito alla fase di partecipazione al procedimento disposta nell'Ordinanza n.97/2022.

In merito al rilascio dell'intesa regionale chiede al RUR un eventuale aggiornamento sul procedimento.

Il RUR ricordando che l'intesa è un provvedimento della Giunta Regionale che sarà rilasciato prima della conclusione dei lavori della Conferenza dei Servizi fa presente che la l.r. 39/2005 prevede anche una partecipazione degli enti locali interessati allo stesso procedimento.

Il competente Settore ha inizialmente chiesto i contributi di competenza (nota prot. 0304726 del 02/08/2022), dando agli enti locali un tempo coerente con i tempi della conferenza asincrona a quel momento prevista.

Con successiva nota (prot. 0334739 del 01/09/2022) lo stesso Settore, vista l'indizione di Conferenza Sincrona con prima riunione per il 19 settembre 2022, ha comunicato agli enti locali che i tempi per il loro contributo erano rideterminati al 19 settembre 2022.

Il Comune di Piombino sulla prima richiesta aveva fornito un primo contributo obiettando sui tempi ristretti dati (nota prot n. 30282/2022 e nota prot. 0334787 del 01/09/2022).

Sono quindi pervenute le seguenti note ai fini dell'intesa.

- Comune di Piombino nota prot. RT 0354966 in data 19/09/2022: trasmissione della deliberazione di Giunta comunale n. 237 del 18/09/2022 ("1. di prendere atto ed approvare, ai fini dell'espressione

del parere comunale da rilasciare nell'ambito dell'intesa regionale ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022, convertito con legge 91/2022: - il parere sanitario da parte del Sindaco ai sensi dell'art. 29 quater, comma 6, del D.lgs. n. 152/2006 e artt. 216 e 217 R.D. n. 1265/1934, - il parere tecnico del Dirigente del Settore lavori pubblici, - il parere tecnico del Dirigente del Settore Programmazione Territoriale ed Economica, - il parere tecnico del Dirigente del Servizio Politiche ambientali,- la Relazione dei consulenti tecnici”).

- Comune di Piombino nota prot. RT 0356031 in data 19/09/2022 con cui ad integrazione della documentazione inviata trasmette la delibera di Consiglio Comunale n. 77 del 12/09/2022 ed ulteriori allegati.
- Provincia di Livorno prot. RT 0354853 in data 19/09/2022 che trasmette il parere tecnico con prescrizioni ai fini della formulazione dell'Intesa regionale ivi allegato.
- Provincia di Livorno nota datata 20/09/2022 – nota peraltro fuori termini (Prot. RT 0358617 in data 21/09/2022) trasmette la delibera del Consiglio Provinciale di Livorno n. 42 del 18 luglio 2022, che esprime contrarietà all'installazione del rigassificatore nel porto di Piombino.

Si segnala che i contributi pervenuti in particolare dal Comune di Piombino “ai fini dell'intesa” riflettono sostanzialmente i contributi da parte dello stesso Ente pervenuti per la conferenza di servizi.

Il Commissario in qualità di Presidente della Regione richiama l'importanza dell'intesa regionale che ritiene “atto essenziale”. Informa che il Memorandum Piombino farà parte di quell'atto.

L'intesa si concretizzerà in un atto di Giunta che indicherà le priorità ossia le opere fondamentali per il territorio. Il nuovo Governo nazionale quasi sicuramente non sarà formato entro i termini dei 120 gg dati al Commissario per il rilascio dell'autorizzazione e pertanto la proposta di Intesa che verrà approvata dalla GR costituirà un atto unilaterale fondato sulla ragionevolezza e sul parere favorevole dato dai rappresentanti del Governo uscente. E' una intesa che il nuovo Governo dovrà ratificare e quindi approvare successivamente o comunque non appena sarà in carica. Non esclude pertanto che una ratifica da parte del nuovo Governo, delle raccomandazioni riportate nell'intesa, possa arrivare anche successivamente al rilascio dell'autorizzazione.

Invita il Comune di Piombino a partecipare attivamente nell'ambito dell'intesa.

Ricorda i principali punti del Memorandum (bonifiche, infrastrutture, sconti in bolletta per imprese e cittadini di Piombino, potenziamento connettività marittima con l'isola d'Elba, valorizzazione delle energie rinnovabili) i quali saranno puntualmente inseriti nella Delibera della Giunta Regionale con la quale Regione Toscana approverà una proposta di Intesa al nuovo Governo.

La Dott. ssa Macii dell'Autorità di Sistema Portuale fornisce aggiornamenti sullo stato di avanzamento della gara del secondo lotto della SS 398 per la quale ha completato la procedura di affidamento, coperta con fondi PNRR.

Il Dott. Bernini dà una generale informazione dello stato di avanzamento sul tema delle bonifiche.

Alle ore 13:10 il Commissario aggiorna i lavori della conferenza alla successiva seduta prevista per il giorno 21.10.2022 da tenersi con le medesime modalità della presente. A questo proposito richiede ai Soggetti non rappresentati né dal RUAS né dal RUR di anticipare al Commissario i pareri di competenza ossia la determinazione finale comprensivi delle eventuali prescrizioni, entro il 17.10.2022.

Il presente verbale viene confermato dai partecipanti e inviato telematicamente per la sottoscrizione con apposizione di firma digitale.

Firenze, 07 Ottobre 2022

Soggetti Competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Rappresentante	Firma
Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento del Coordinamento Amministrativo – Rappresentante Unico delle Amministrazioni Statali (RUAS)	Donato Attubato (RUAS - nominato con DPCM 8 luglio 2020)	Firmato digitalmente
Istituto Superiore di Sanità	Eleonora Soggiu	Firmato digitalmente

Soggetti Competenti al rilascio dei titoli autorizzativi	Rappresentante	Firma
MITE - Direzione generale uso sostenibile del suolo e delle risorse idriche (USSRI) – Divisione VII Bonifica dei siti di interesse nazionale	Luciana Distaso	Firmato digitalmente
Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco - Comitato Tecnico Regionale con il coinvolgimento di: Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno	Silvano Barberi	Firmato digitalmente
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Compartimento marittimo di Livorno - Ufficio circondariale marittimo di Piombino - Capitaneria di porto	Alberto Poletti	Firmato digitalmente
Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di Pisa e Livorno	Valerio Tesi	Firmato digitalmente
Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino settentrionale	Isabella Bonamini	Firmato digitalmente
Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria	Alessandro Pasqualetti	Firmato digitalmente
Ufficio delle Dogane di Livorno	Giovanni Parisi	Firmato digitalmente
Regione Toscana	Edo Bernini RUR (nominato con Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022)	Firmato digitalmente
Provincia di Livorno	Irene Nicotra	Firmato digitalmente
Comune di Piombino	Luca Favali	Firmato digitalmente
Sindaco Comune di Piombino	Francesco Ferrari	Firmato digitalmente
Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale	Luciano Guerrieri	Firmato digitalmente
ENEL distribuzione	Paolo Salvi	Firmato digitalmente

Il Commissario

Eugenio Giani
(Firmato digitalmente)

Allegati:
Presentazione SNAM
Nota dell'Autorità di Sistema Portuale
Parere del RUR



energia per ispirare il mondo

FSRU Piombino
CdS 7 ottobre, 2022

Firenze

Contesto



- ✓ Il 22 marzo Snam riceve la richiesta dal Ministro della Transizione Ecologica di attivarsi **urgentemente** per incrementare la capacità di rigassificazione nazionale, attraverso l'installazione di Floating Storage e Regasification Unit (FSRU).
- ✓ Il 17 maggio è stato promulgato il DL n.50 che all'art.5 stabilisce che le opere finalizzate all'incremento delle capacità di rigassificazione mediante unità galleggianti tipo FSRU siano interventi strategici di pubblica utilità indifferibili ed urgenti.
- ✓ Il 29 giugno Snam FSRU Italia, controllata al 100% da Snam S.p.A., ha depositato l'Istanza ai sensi ex art. 5 DL n.50 per il Progetto FSRU Piombino.
- ✓ Il 20 luglio il Commissario Straordinario di Governo ha avviato il procedimento unico per il rilascio dell'autorizzazione ai sensi dell'art.5 del DL 50/2022.
- ✓ Il 23 agosto il Commissario ha convocato la riunione della Conferenza dei Servizi per il giorno 19 settembre 2022.
- ✓ Il 30 agosto Snam ha inviato le risposte di chiarimento ricevute da **15 enti** ed allegato lo studio relativo alle ricadute socio-economiche del progetto.
- ✓ Il 9 settembre Snam FSRU Italia ha inviato le risposte alle **64 osservazioni del pubblico** (privati ed associazioni) (Rif. nota del Commissario del 30 agosto 2022).
- ✓ Il 19 settembre si è tenuta la prima riunione della Conferenza dei Servizi sincrona
- ✓ Il 30 settembre 2022 Snam FSRU Italia ha inviato le risposte alle **(20)** osservazioni del pubblico
- ✓ Il 3 ottobre, Snam FSRU Italia ha presentato le risposte alle richieste di chiarimento di **19** enti e le relative ottimizzazioni progettuali.
- ✓ Il 6 ottobre, Snam FSRU Italia ha presentato le risposte alle richieste di chiarimento dell'ISS.

Progetto FSRU Piombino



**FSRU
Piombino**



Il Progetto prevede l'ormeggio di una FSRU presso la banchina di Est della Darsena Nord del Porto di Piombino ed il trasferimento via condotta del gas naturale vaporizzato fino al punto di ingresso nella Rete Nazionale Gasdotti posto a circa 8,5 km.

Il Progetto è stato valutato dal Proponente dal punto di vista ambientale, urbanistico/territoriale, concessorio verso le aree portuali e rispetto ai rischi di incidente rilevante (Seveso).

FSRU Piombino: Ottimizzazioni Progettuali



Le ottimizzazioni progettuali scaturite sia dai pareri che dalle osservazioni dei vari enti riguardano essenzialmente:

- ✓ La ridefinizione dell'area in concessione demaniale all'interno della banchina est del Porto di Piombino;
- ✓ Il cambio del piano di imposta dell'impianto PID1 n.2-PDE in località Vignarca al fine di evitare ogni possibile aggravio delle condizioni di rischio idraulico in caso di esondazione
- ✓ Incremento della ridondanza del sistema di trasmissione dati (oltre a quelli già previsti via rete pubblica) tra il terminale FSRU e l'impianto PDE e da qui, quindi, con il Centro di Dispacciamento e Controllo della Rete Nazionale Gasdotti di San Donato Milanese attraverso la posa di un cavo a fibra ottica all'interno della stessa trincea del gasdotto.

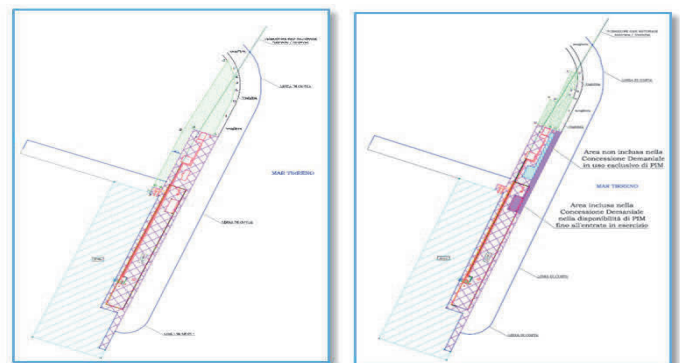
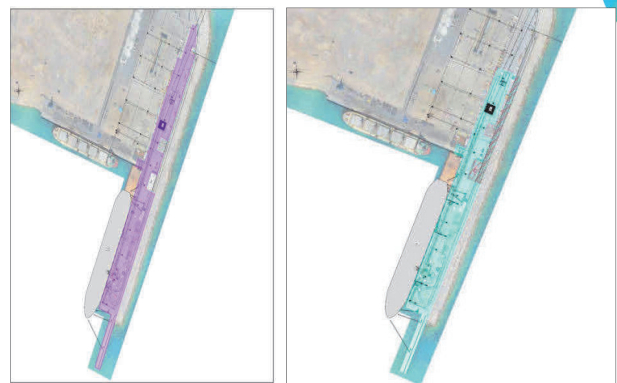
FSRU Piombino: Ottimizzazione delle aree in Concessione



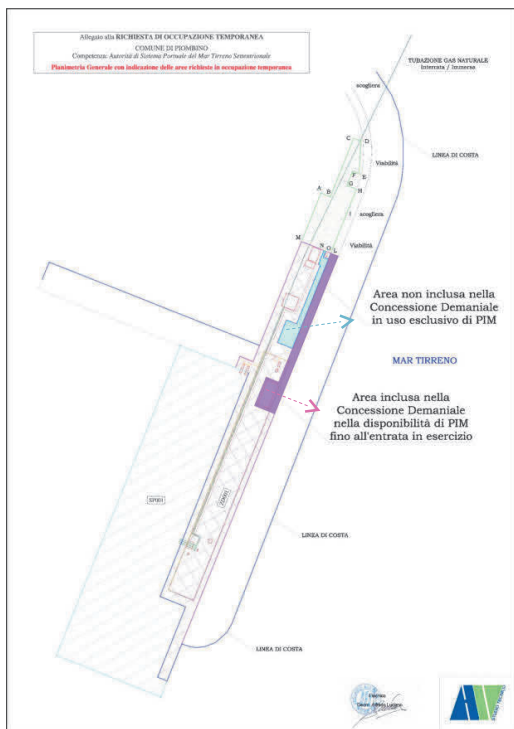
Sono state infatti riviste le aree oggetto della richiesta di concessione demaniale al fine di garantire la massima continuità operativa delle attività industriali dell'attuale concessionario, Piombino Industrie Marittime Srl, attraverso la:

- Modifica e riduzione della perimetrazione dell'area richiesta in concessione a Snam all'interno della banchina est;
- Modifica e riduzione della perimetrazione dell'area **di cantiere** (da circa 12.300 a circa 4.500 m²), esterna all'area in concessione, da utilizzare per i lavori che interessano la banchina est.

In particolare, la nuova perimetrazione delle aree lascia nella disponibilità permanente di P.I.M. la zona in cui sono collocate le vasche di gestione della raccolta delle acque dei piazzali, la cabina elettrica e la zona delle pompe antincendio. Riguardo il capannone presente in banchina, si è concordato che P.I.M. continuerà ad averne pieno accesso ed utilizzo per tutta la durata del cantiere.

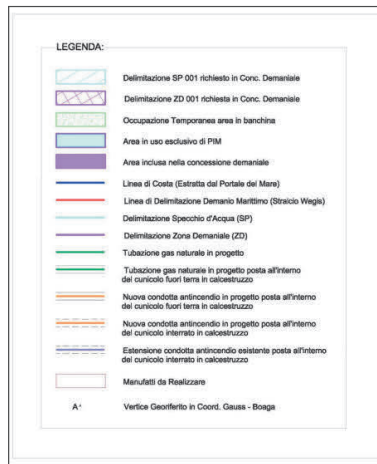


Concessione Demaniale Marittima: Aree di Cantiere



ELABORATO GRAFICO OCCUPAZIONE TEMPORANEA PER OPERE DI CANTIERE

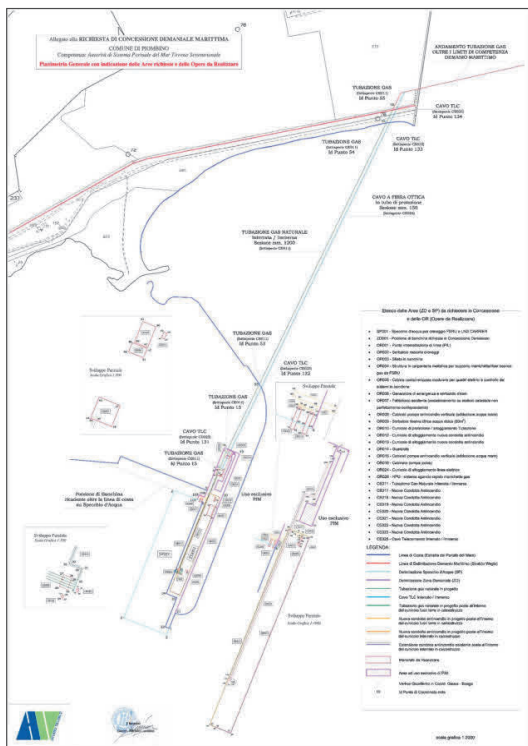
LEGENDA DELLE PRINCIPALI RAPPRESENTAZIONI GRAFICHE



RICHIESTA OCCUPAZIONE TEMPORANEA ARRE DI CANTIERE			
VERTICE	COORDINATA NORD	COORDINATA EST	NOTE
A	4755703.940	1627438.252	Vertice richiesta concessione
B	4755698.924	1627450.514	Vertice richiesta concessione
C	4755776.180	1627481.390	Vertice richiesta concessione
D	4755773.507	1627490.957	Vertice richiesta concessione
E	4755729.353	1627488.813	Vertice richiesta concessione
F	4755732.816	1627480.144	Vertice richiesta concessione
G	4755744.660	1627472.478	Vertice richiesta concessione
H	4755708.939	1627485.187	Limite Viabilità
I	4755677.003	1627472.327	Limite Viabilità
L	4755624.213	1627451.083	Limite Viabilità
M	4755639.751	1627412.400	Vertice richiesta concessione
N	4755627.837	1627442.062	Vertice richiesta concessione
O	4755626.819	1627444.596	Vertice richiesta concessione
SUPERFICIE OCCUPAZIONE TEMPORANEA RICHIESTA			MQ. 4.521,61

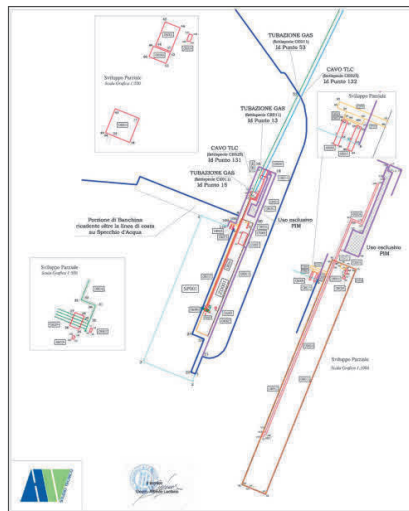
VERTICI IN COORDINATE GAUSS – BOAGA
PERIMETRAZIONE AREA RICHIESTA IN
OCCUPAZIONE TEMPORANEA

Concessione Demaniale Marittima: Aree in Concessione



ELABORATO GRAFICO DELLA CONCESSIONE DEMANIALE

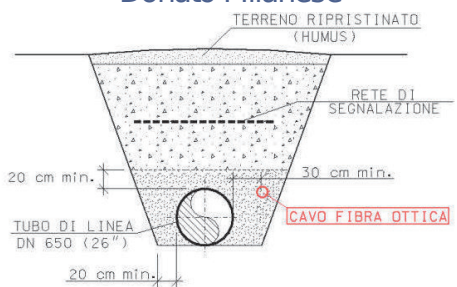
DETTAGLIO OPERE DA REALIZZARE IN BANCHINA



AREE RICHIESTE IN CONCESSIONE DEMANIALE MARITTIMA COME DA NODELLO D1

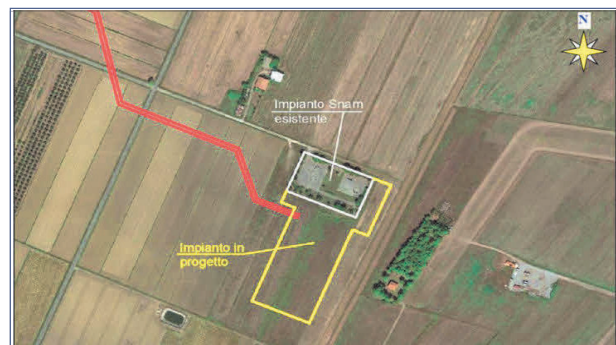
Elenco delle Aree (ZD e SF) da richiedere in Concessione e delle OR (Opere da Realizzare)	
•	SP001 - Specchio d'acqua per ormeggio FSRU e LNG CARRIER
•	ZD001 - Porzione di banchina richiesta in Concessione Demaniale
•	CR001 - Punto intersezione di linee (P/L)
•	CR002 - Serbatoio raccolta drenaggi
•	CR003 - Sfalco in banchina
•	CR004 - Struttura in carpenteria metallica per supporto manichette/scarico gas da FSRU
•	CR005 - Cabina containerizzata modulare per quadri elettrici e controllo dei sistemi in banchina
•	CR006 - Generatore di emergenza e serbatoio diesel
•	CR007 - Fabbicato esistente (posizionamento su stazioni catalitiche non perfettamente corrispondenti)
•	CR008 - Cabine pompe antiriscaldamento verticale (adduzione acqua mare)
•	CR009 - Serbatoio riserva litica acqua dolce (50m ³)
•	CR010 - Cunicolo di protezione / alloggiamento Tubazione
•	CR012 - Cunicolo di alloggiamento nuova condotta antiriscaldamento
•	CR013 - Cunicolo di alloggiamento nuova condotta antiriscaldamento
•	CR014 - Guardie
•	CR015 - Cabine pompe antiriscaldamento verticale (adduzione acqua mare)
•	CR016 - Cabine pompe rocky
•	CR024 - Cunicolo di alloggiamento linea elettrica
•	CR026 - HPU - sistema spandito rapido manichette gas
•	CE011 - Tubazione Gas Naturale Interrotto / Interriso
•	CE017 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE018 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE019 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE020 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE021 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE022 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE023 - Nuova Condotta Antiriscaldamento
•	CE025 - Cavo Telecomando Interrotto / Interriso

Aumento della ridondanza di comunicazione con il Centro Snam di Dispacciamento e Controllo della RNG di San Donato Milanese



- **Posa del cavo a fibra ottica DN 50** nella trincea del metanodotto e attraverso n.2 TOC:
 - Braccio di mare antistante il porto;
 - Fiume Comia.
- **Non si prevedono variazioni di impatto sui fattori ambientali.**

Abbassamento della quota dell'impianto in progetto PIDI n.2-PDE in loc. Vignarca.



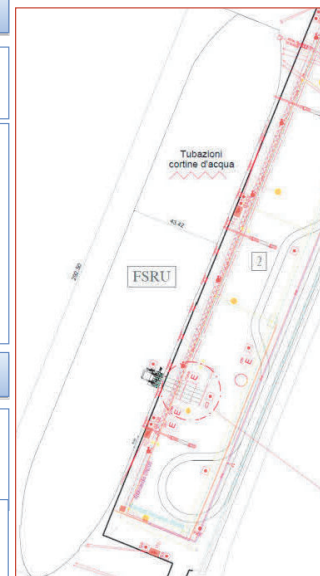
- **Abbassamento della quota dell'impianto al piano campagna:** in modo da non costituire un elemento di riduzione della capacità di laminazione e di invaso delle aree potenzialmente inondabili.
- **Non si prevedono variazioni di impatto sui fattori ambientali.**

Risposta richieste integrazioni: Relazione Terra S.r.l.



Osservazioni interdisciplinari relative al rischio di incidente rilevante di cui al par. 4 della relazione tecnica predisposta da T.E.R.R.A. S.r.l.

FSRU E LA SICUREZZA DEL PORTO DI PIOMBINO: CONSIDERAZIONI GENERALI	
Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale RISP	Disponibilità a fornire eventuali informazioni integrative agli enti per predisposizione RISP
Confronto con norma CEI-EN 1473	Campo di applicazione norma → installazioni onshore Norma usata per progettazione installazioni in banchina (ad es. cortina d'acqua antincendio dimensionata utilizzando come portata specifica 70 lpm/m). Per FSRU non applicabile: ma requisiti delle norme internazionali per cui la nave è certificata (ad esempio Convenzione SOLAS e IGC Code) garantiscono livello di sicurezza equivalente
INTEGRAZIONI SUI RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO: Considerazioni in merito al Rapporto CETENA	
Rischio collisione	Risulta remoto (basse velocità ingresso porto ~3 kn, ulteriormente ridotte all'interno). Prevista comunque modellazione avanzata impatto per RdS definitivo
HazId	<ol style="list-style-type: none">1. Rapporto CETENA basato sulle simulazioni richieste dalle Autorità tecniche marittime che indicheranno anche le condizioni alle quali l'accesso al porto di Piombino sarà consentito2. L'errore umano è stato invece valutato e ricompreso nei valori dei coefficienti di probabilità assunti nella simulazione delle catene di eventi di rischio



Risposta richieste integrazioni: Relazione Terra S.r.l.



INTEGRAZIONI FORNITE SUI RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO: Considerazioni sul RdS Preliminare

Coerenza tra i contenuti di B.3.1.2.1. e B.3.1.2.2 (*)	➔	Conferma possibilità riempimento serbatoi di GNL FSRU e contemporaneo invio del GNV a terra
Eventi meteo-climatici estremi	➔	Sistema di ormeggio progettato per resistere a venti di intensità pari 60 nodi e una corrente di 3 nodi, rispettando la normativa internazionale e italiana. L'intensità del vento nella categoria 1 degli uragani nella scala SSHS (Safir-Simpson Hurrigan Scale). Scenari maremoto definiti secondo direttiva Sistema Allertamento Nazionale Maremoti (SiAM)
Analisi HazOp + Trattamenti antivegetativi dell'acqua di mare rilasci di sostanze pericolose per l'ambiente acquatico	➔	Validità analisi HazOp già dimostrata nella integrazioni (documento REL-VDO-E-00026). Sostanze pericolose per l'ambiente (gasolio, olio combustibile ed ipoclorito di sodio) gestite in sicurezza. Inoltre assetto di marcia con alimentazione dei generatori bifuel con GN → alimentazione a combustibile liquido sporadica e in caso fermata sezione di rigassificazione. Sistema antivegetativo FSRU usa ipoclorito di sodio, prodotto in "situ", con quantitativo di cloro libero residuo allo scarico entro limite di legge. Il sistema produce ipoclorito di sodio <u>senza accumulo</u> ed in quantità ridotte → ipotesi di rilasci non significative
Aspetti progettuali non confermati	➔	FSRU è predisposta per installazione compressore BOG in condizine di "Minimum Send Out". La correzione indice Wobbe avverrà presso impianto in adiacenza impianto PID1 n.2 – PDE. Valvole banchina ad azionamento sono ad pneumatico con azoto.
Ipotesi incidentali su linee di BOG	➔	Linee di BOG incluse nell'analisi, tenendo conto dell'hold-up in scenari ipotesi compressori LD/HD.
Valutazione frequenza ipotesi 1R/10R	➔	Rateo di guasto in occ/operazione per via mare pertanto non considerati eventi di rottura per singola manichetta. Ad ogni modo l'ipotesi risulta credibile e gli scenari sono stati quantificati e valutati. Se si dovessero svolgere operazioni di caricamento metaniere, sarà formulata una nuova ipotesi incidentale nel RdS definitivo
Valutaz. Compar. Golar Tundra / FSRU Toscana	➔	Piante e sezioni già fornite nel RdS preliminare

(*) Condizione A1: Servizio rigassificazione (B.3.1.2.1.) e Condizione A2: Servizio Rigassificazione e Scarico GNL da Shuttle Carrier (B.3.1.2.2)

Sintesi Tabellare delle Risposte alle Richieste di Chiarimento degli Enti (1)



RIF.	ENTE-RICHIESTA	RISPOSTA PROPONENTE
ANNESSO D.01	ENAC - Prot. 0331886 del 30.08.2022	Sottoposta la «Verifica preliminare» online.
ANNESSO D.02	Provincia di Livorno SERVIZIO TUTELA ED EFFICIENTAMENTO DEL PATRIMONIO E DEL TERRITORIO - Prot. 0346423 del 12.09.2022	Forniti dettagli sulle modalità di realizzazione dell'opera in corrispondenza della SP n.40 (attraversamento in TOC e assenza di interferenze).
ANNESSO D.03	Regione Toscana DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA Settore "Tutela della natura e del mare" - Prot. 0349289 del 14.09.2022	Forniti chiarimenti in merito al rinterro della trincea di scavo e alle modalità di comunicazione dei risultati dei monitoraggi ambientali.
ANNESSO D.04	E-distribuzione - Prot. 0352684 del 16.09.2022	Forniti chiarimenti e dettagli circa le interferenze del metanodotto in progetto con le linee elettriche e i pali da spostare.
ANNESSO D.05	Azienda Servizi Ambientali (ASA) S.p.A. Prot.0355585 del 19.09.2022	Forniti chiarimenti e dettagli circa le interferenze del metanodotto in progetto con gli acquedotti ASA. – Ricevuto in data 06/10/2022 parere Favorevole (Prot. 0379792)
ANNESSO D.06	Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Prot.0355122 del 19.09.2022	Aggiornata la richiesta di concessione demaniale in banchina, forniti dettagli in merito agli aspetti socio-economici e alla gestione delle acque meteoriche in banchina.

Sintesi Tabellare delle Risposte alle Richieste di Chiarimento degli Enti (1)



RIF.	ENTE-RICHIESTA	RISPOSTA PROPONENTE
ANNESSO D.07	Comune di Piombino - Rif. Relazione TERRA SRL - Prot.0354524 del 19.09.2022	Forniti chiarimenti e dettagli in merito ai temi legati alla sicurezza, approfondendo gli aspetti legati all'analisi Hazop e alle ipotesi incidentali.
ANNESSO D.08	Regione Toscana DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA - Prot. 0354874 del 19.09.2022	Forniti chiarimenti e dettagli in merito a: <ul style="list-style-type: none"> •verifica inondazioni marine del PIL 1 in banchina; •assenza aggravio rischio idraulico del PIDI 2 attraverso ottimizzazione progettuale; •compatibilità dell'opera con l'allevamento ittico; • incremento del traffico navale; • impatto socio-economico.
ANNESSO D.09	Comune di San Vincenzo - Prot. 0343959 del 09.09.2022	Forniti chiarimenti in merito ai temi ambientali e della sicurezza.
ANNESSO D.10	Regione Toscana DIREZIONE MOBILITA', INFRASTRUTTURE E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE - Prot. 0350214 del 14.09.2022	Forniti chiarimenti in merito alle interferenze del metanodotto con la viabilità provinciale e statale.
ANNESSO D.11	Istituto Superiore di Sanità Prot. 0358596 del 21.09.2022	Fornite risposte in data 06/10/2022 alle richieste di chiarimento

Sintesi Tabellare delle Risposte alle Richieste di Chiarimento degli Enti (1)



RIF.	ENTE-RICHIESTA	RISPOSTA PROPONENTE
ANNESSO D.00	ANAS Gruppo FS Italiane - Prot. 0336901 del 02.09.2022	Rilasciato Parere Favorevole - Presa d'atto
	Ministero dello Sviluppo Economico DIREZIONE GENERALE PER I SERVIZI DI COMUNICAZIONE ELETTRONICA, DI RADIODIFFUSIONE E POSTALI – Prot. 0343139 del 08.09.2022	Rilasciato Parere Favorevole - Presa d'atto
	Comune di Campiglia Marittima SETTORE 3 - ASSETTO DEL TERRITORIO - Prot. 0347310 del 13.09.2022	Contributo Istruttorio - Presa d'atto
	Azienda USL Toscana Nord-Ovest - Parere del 13.09.2022	Rilasciato parere Favorevole - Presa d'atto
	Comando Provinciale dei Vigili del fuoco D.L. 151/2011 - Prot. 0353846 del 16.09.2022	Parere Favorevole – Presa D'Atto
	Provincia di Livorno Consiglio Provinciale Delibera N. 42 del 18/7/2022- Prot.0358595 del 21.09.2022	Parere Negativo – Presa D'Atto
	Provincia di Livorno - SERVIZIO STRATEGICO PIANIFICAZIONE TPL - Prot. 0354614 del 19.09.2022	Parere Favorevole con prescrizioni in corso d'opera – Presa D'Atto
	SELT Soc. Elettrica Ligure Toscana s.u.r.l. - Prot.0366742 del 27.09.2022	Parere Favorevole con prescrizioni in corso d'opera – Presa D'Atto
	Comune di Piombino Prot.0354525 del 19/09/2022	Parere Negativo – Presa D'Atto

Risposta richieste integrazioni: I.S.S. (Risposta inviata il 06/10/2022)



✓ Sono stati forniti i seguenti chiarimenti:

- ✓ mezzi di cantiere utilizzati e coefficienti emissivi (si privilegerà l'utilizzo di mezzi performanti e di recente immatricolazione)
- ✓ individuazione degli scenari che generano massime ricadute a terra (le operazioni di ingresso/uscita delle metaniere potrebbero essere pianificate in funzione dell'andamento atteso del regime locale dei venti, non prescindendo dalle concorrenti determinazioni da parte delle autorità deputate alla sicurezza delle operazioni navali)
- ✓ analisi dei valori di background anche negli anni (2021, 2019, 2018) e selezione dei valori di background più conservativi
- ✓ i motivi per i quali non sono stati considerati gli impatti per ingestione
- ✓ monitoraggio della qualità dell'aria integrando la centralina esistente con 2 nuove centraline aggiuntive (con monitoraggio dei parametri richiesti)
- ✓ monitoraggio delle polveri (con speciazione dei metalli in laboratorio) durante le operazioni di scavo della condotta
- ✓ monitoraggio ecotossicologico (da concordare con ASL e ARPAT) considerando le matrici ambientali acqua e suolo

✓ È stato fornito l'aggiornamento del documento relativo alle simulazioni modellistiche in atmosfera

- ✓ Effettuate le nuove simulazioni considerando 4 rimorchiatori
- ✓ Effettuate le nuove simulazioni per includere i microinquinanti (IPA, PCDD/F, metalli pesanti e NMVOC)

✓ È stato fornito l'aggiornamento della Valutazione di Impatto Sanitario con:

- ✓ analisi di valutazione dell'impatto tossicologico per gli effetti non cancerogeni (HI) e cancerogeni (RI), estesi sia alle sostanze macroinquinanti già considerate (NOx, NO2, PM10 e PM2.5, SO2 e CO) sia ai microinquinanti oggetto di integrazione (IPA, PCDD/F, metalli pesanti e NMVOC).
- ✓ ulteriori approfondimenti degli indici HI e RI rispetto ai valori indicati nelle Linee Guida OMS 2021
- ✓ valutazioni con i valori di background più conservativi
- ✓ ampliamento della valutazione dell'Health Impact Assessment anche rispetto all'elenco delle ulteriori patologie richieste
- ✓ aggiornamento dei profili di salute per i tre comuni (Piombino, San Vincenzo e Campiglia M.) sia singolarmente che in aggregazione



Al **Commissario straordinario di Governo**
per il rigassificatore di Piombino
commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

NOTA A VERBALE – Riunione Conferenza di Servizi del 7 ottobre 2022

Per quanto riguarda la trattazione della concessione attualmente assegnata alla società PIM presso le aree interessate dall'ambito di operatività del rigassificatore e quindi della futura assegnazione a SNAM, ad esito delle interlocuzioni che l'Adsp ha promosso tra le parti, è stata individuata, sotto il profilo amministrativo, la soluzione di seguito indicata:

- Per le superfici che non saranno utilizzabili da PIM nel periodo di permanenza del rigassificatore si procederà ad una sospensione parziale degli effetti della concessione demaniale rilasciata fino al 2041 e attualmente vigente, sulla base delle superiori motivazioni di interesse pubblico di cui al presente procedimento;
- Gli effetti della concessione assentita a PIM ritorneranno ad espandersi al perimetro originario al termine di vigenza dell'autorizzazione/concessione rilasciata a SNAM;
- Nel periodo di coesistenza dei due provvedimenti l'Adsp procederà, in favore di PIM, alla delocalizzazione di alcune delle attività dedotte in concessione individuando e assegnando direttamente, al termine delle lavorazioni attualmente in appalto, gli spazi a tergo delle superfici assentite in misura sufficiente a garantire la continuità delle attività a terra del piano industriale;
- Gli oneri derivanti dalle eventuali necessità di sistemazione/adequamento delle nuove aree di cui alla delocalizzazione suddetta non potranno essere posti a carico dell'Adsp;
- Quanto sin qui indicato costituisce motivo di sospensione parziale, nei limiti delle necessità attuali, del procedimento dell'Adsp denominato "Atto di indirizzo sul progetto di allocazione delle nuove aree portuali nel porto di Piombino" di cui alla delibera n. 57 del 7 giugno 2019 della stessa Adsp.

Per quanto riguarda la compatibilità urbanistica e la richiesta di superamento delle interferenze segnalate, rimane confermato quanto precedentemente indicato.



Si precisa in proposito la necessità di provvedere, in termini di Adeguamento Tecnico funzionale, all'arretramento del filo "banchina ovest" di 50 metri correlato all'ingombro delle due navi affiancate (circa 70 metri per tutta la durata dell'attività dell'FSRU nel porto di Piombino per 3 anni).

Il ricorso al suddetto procedimento:

- consente di ottenere uno spazio acqueo maggiore migliorando sia lo spazio di manovra che la lunghezza dell'accosto lato banchina nord (l'attuale lunghezza di 300 metri diventerebbe 350 metri con possibilità di ricevere navi di dimensioni maggiori);

- comporta la riduzione dello spazio di conferimento dei sedimenti marini (da una stima sommaria circa 300.000 mc) riducendo le dimensioni delle vasche;

- comporta un aumento dell'escavo nella parte antistante la banchina ovest primo tratto e secondo tratto per circa 450.000 mc.

- necessita di progettare e realizzare 50 metri in prolungamento della banchina Nord con un aumento di spesa di circa 10 ML di euro

Il nuovo filo banchina arretrato di circa 50 metri dovrà essere pertanto oggetto, ancorchè non contrastante con i profili di banchina di cui alle previsioni di Piano, di un adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore portuale del porto di Piombino. La riduzione dello spazio retrobanchina potrà essere compensato dalle aree dall'ex parco minerali in concessione in passato a Piombino Logistics che torneranno nella disponibilità dell'AdSP.

Allo stesso tempo per bilanciare la riduzione degli spazi di conferimento dei sedimenti è contestualmente prevista la realizzazione di una nuova vasca di conferimento dei sedimenti nell'area antistante il molo Batteria della capacità di almeno 1.000.000 mc.

Pertanto, la proposta dell'ATF riguarderà sia l'arretramento del primo tratto della banchina ovest e contestuale riallineamento del secondo tratto, che la realizzazione della nuova vasca.

In sede di CTR 2022, è stato chiarito che, per la valutazione sulla compatibilità territoriale, è stato preso a riferimento, sebbene non direttamente applicabile all'ambito portuale, il DM 9 maggio 2001. Il CTR RIR ha verificato, di concerto con l'Autorità di Sistema Portuale, che l'area interessata dagli effetti di un incidente rilevante, sulla base delle valutazioni fornite dal Gestore, è interamente localizzata in area portuale con destinazione funzionale Industriale Artigianale, come stabilito dal vigente piano regolatore portuale. Inoltre il CTR RIR ha rilevato che una porzione della banchina nord di limitata estensione è interessata dall'involuppo dell'area "rossa" - Elevata letalità, ancora compatibile con la tabella 3.a del citato D.M. 9/5/2001.

Premesso quanto sopra, tuttavia, allo scopo di rilasciare il parere di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale, permane la necessità che sia preventivamente confermata la compatibilità della presenza di una nave ormeggiata presso la banchina nord che esegua operazioni commerciali di imbarco/sbarco anche di prodotti sidurgici, di rinfuse liquide pericolose non infiammabili, in



presenza del FSRU e ferme restando le valutazione tecnico nautiche di competenza del locale Ufficio Circondariale Marittimo. La valutazione sulla compatibilità afferente alla "banchina nord" dovrebbe, dunque, investire sia le parti a terra della stessa che la sua parte a mare, con particolare riferimento alla porzione di *elevata letalità dell'area "rossa"*

Il Presidente

Dott. Luciano Guerrieri



LUCIANO GUERRIERI
AUT. PORTUALE MAR TIRRENO
SETTENTRIONALE
Presidente
07.10.2022 09:44:57 GMT+00:00



Al Commissario straordinario di
governo per la realizzazione del
rigassificatore di Piombino

OGGETTO: Esiti della seduta del 03/10/2022 della Conferenza interna per la definizione della posizione unica regionale ex art. 26 ter della L.R. 40/2009 nel procedimento relativo all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Il sottoscritto Edo Bernini Direttore della Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana, ai sensi dell'articolo 26 bis della l.r. 23 luglio 2009, n. 40 (Decreto del Direttore generale della Regione Toscana n. 17303 del 02/09/2022), è stato individuato quale rappresentante unico regionale (R.U.R.) con riferimento alla Conferenza dei Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona ai sensi dell'art.14 ter della legge n.241/1990, convocata relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia.

Ai fini della definizione della posizione unica regionale ex art. 26 ter della L.R. 40/2009, in data 03.10.2022 si è svolta, in modalità simultanea, la seconda riunione della conferenza, alla quale hanno partecipato i Settori regionali competenti al rilascio di titoli autorizzativi da ricomprendere nell'autorizzazione unica ex art. 5 del d.l. 50/2022 nonché i Soggetti Competenti in materia ambientale (SCA) ai fini di una analisi dei principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio finalizzata all'individuazione di eventuali misure di mitigazione nonché dell'esame delle osservazioni del pubblico e relative controdeduzioni formulate dal Proponente.

Nel corso della riunione del 03/10/2022 sono stati affrontati i seguenti argomenti:

1. analisi dei principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio finalizzata all'individuazione di eventuali misure di mitigazione;



2. esame delle osservazioni del pubblico e relative controdeduzioni formulate dal Proponente;
3. acquisizione da parte del Settore Tutela della Natura e del mare degli esiti della VINCA (art 5 DPR 357/97);
4. acquisizione pareri, nulla osta, autorizzazioni e concessioni di competenza regionale.

In relazione ai punti 1 e 2 i soggetti presenti in conferenza hanno fornito elementi sullo stato di avanzamento delle istruttorie di competenza, sia in relazione all'analisi degli impatti che in ordine all'esame delle osservazioni del pubblico.

Il sottoscritto ha richiesto l'invio:

- di un contributo per la predisposizione di un documento di sintesi dell'analisi dei principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio finalizzato all'individuazione di eventuali misure di mitigazione;
- delle controdeduzioni alle osservazioni del pubblico al fine di consentire la predisposizione del documento di controdeduzioni.

In relazione al punto 3 il Settore Tutela della Natura e del Mare, con nota del 14/09/2022 (Prot. 0349289), ha trasmesso un primo parere circa gli esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale e ha comunicato nel corso della riunione che la determinazione conclusiva in merito alla VINCA verrà rimessa successivamente alla valutazione delle eventuali osservazioni del pubblico al riguardo.

In relazione al punto 4 il Genio Civile:

- ha ricordato, come già comunicato nel precedente contributo agli atti regionali prot. n. 297415 del 26/07/2022, la necessità di valutare le possibili interferenze con il procedimento in itinere dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale per la realizzazione della Diga Nord, per la quale diga il MiTE ha indicato all'AdSP MTS di formulare istanza ai fini di Valutazione di Impatto Ambientale;
- ha ricordato che ai fini del rilascio dell'autorizzazione art.109 D.Lgs.152/2006 dovrà essere preventivamente acquisito il parere della competente Divisione VII Bonifica SIN della Direzione USSRI del MiTE, gestore del SIN "Piombino";
- ha informato che l'Atto di concessione con contestuale autorizzazione idraulica è in fase di completamento, che sono stati richiesti dal settore i versamenti propedeutici per il rilascio del sopraccitato atto e che il Settore resta in attesa del ricevimento dell'attestazione di pagamento.



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

DIREZIONE
AMBIENTE ED ENERGIA

In conclusione ha fatto presente di rimanere in attesa di acquisire i chiarimenti e le integrazioni richieste durante la conferenza interna del 16/09.

Rispetto all'ultimo aspetto segnalato dal Genio Civile il sottoscritto ha provveduto in data 04.10.2022 ad informare gli uffici dell'avvenuta trasmissione e pubblicazione nella pagina web del Commissario dei chiarimenti e delle integrazioni di Snam in riscontro alle richieste formulate nella Sedute di CdS del 19.09.2022.

Il Direttore
Dott. Edo Bernini

ALLEGATO P



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - ccp vari - P.IVA 00290280494 – CAP 57025

Il Sindaco

Commissario Straordinario per il rigassificatore

PEC: commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

e p.c.

ANAS

PEC: anas@postacert.stradeanas.it

PEC: anas.toscana@postacert.stradeanas.it

Presidenza del Consiglio dei Ministri –

Dipartimento del Coordinamento Amministrativo

PEC: segreteria.dica@mailbox.governo.it

MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS

PEC: VA@pec.mite.gov.it

MITE - Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza

PEC: IS@Pec.Mite.gov.it

MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali –

Divisione II – Rischio Rilevante e AIA

PEC: RIA@pec.minambiente.it

MITE - Direzione generale per il Risanamento Ambientale

PEC: RIA@pec.minambiente.it

Ispettorato regionale del MISE
PEC: dgscerp.div21.isptsc@pec.mise.gov.it

Istituto Superiore di Sanità
PEC: protocollo.centrale@pec.iss.it
PEC: damsa@pec.iss.it

ISPRA
PEC: protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Ministero delle Infrastrutture Mobilità Sostenibili –
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema
Portuale, il Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua interne
PEC: dg.tm@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -
Compartimento marittimo di Livorno – Ufficio circondariale
marittimo di Piombino - Capitaneria di porto
PEC: cp-piombino@pec.mit.gov.it

Ministero della Cultura – Direzione Generale
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V – Tutela del Paesaggio
PEC: mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le
Province di Pisa e Livorno
PEC: mbac-sabap-pi@mailcert.beniculturali.it

Consiglio superiore dei Lavori Pubblici
PEC: consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze

PEC: firenze@mailcert.avvocaturastato.it

Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco

Comitato Tecnico Regionale

PEC: dir.toscana@cert.vigilfuoco.it

Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del

Soccorso Pubblico e della Difesa Civile

PEC: segreteria.capodipartimento@cert.vigilfuoco.it

Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno

PEC: com.livorno@cert.vigilfuoco.it

Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale

PEC: adsp@pec.portialtotirreno.it

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino settentrionale

PEC: adbarno@postacert.toscana.it

Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria

PEC: ToscanaUmbria@pce.agenziademanio.it

PEC: dre_ToscanaUmbria@pce.agenziademanio.it

Ufficio delle Dogane di Livorno

PEC: dogane.livorno@pec.adm.gov.it

Prefetto Provincia di Livorno

PEC: prefetto.prefli@pec.interno.it

ENAC

PEC: protocollo@pec.enac.gov.it

Stato Maggiore della Marina (MARISTAT)

PEC: maristat@postacert.difesa.it

Comando Militare dell'esercito

PEC: istituto_geografico@postacert.difesa.it

Aeronautica Militare Comando 1^Regione Aerea

PEC: aeroregione1@postacert.difesa.it

Provincia di Livorno

PEC: provincia.livorno@postacert.toscana.it

Regione Toscana –Direzione Ambiente e Energia Settore

Autorizzazioni Integrate Ambientali

Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Bonifiche

Settore Tutela della Natura e del Mare

Settore VIA/VAS

Regione Toscana – Difesa del Suolo e Protezione Civile

Settore Genio Civile Valdarno Inferiore

Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL

Settore Logistica e Cave

Settore Programmazione della viabilità

Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma –

Osservatorio Mobilità

Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo -

Mobilità sostenibile

Direzione Generale della Giunta Generale

Settore contratti

Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi

Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di

governo della Regione

Direzione Competitività della Toscana e Autorità di gestione
Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici
Settore Attività legislativa e giuridica
Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale
Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i
gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)
PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

ARPAT

PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it

Azienda USL Toscana Nord Ovest – Dip.Prev.Piombino
PEC: direzione.uslnordovest@postacert.toscana.it

TELECOM ITALIA

PEC: telecomitalia@pec.telecomitalia.it

ENEL distribuzione

PEC: e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

AIT

PEC: protocollo@pec.autoritaidrica.toscana.it

A.S.A.

PEC: asasp.protocollo@legalmail.it

TERNA

PEC: ternareteitaliaspa@pec.terna.it

Comune di San Vincenzo

PEC: comunesanvincenzo@postacert.toscana.it

Comune di Campiglia Marittima
PEC: comune.campigliamarittima@postacert.toscana.it

IRPET
PEC: protocollo.irpet@postacert.toscana.it

Consorzio di Bonifica 5 – Toscana Costa
PEC: cb5@pec.cbtoscanacosta.it

MITE – Direzione Generale Uso Sostenibile del Suolo e delle
Risorse Idriche (DG USSRI)
PEC: ussri@pec.mite.gov

Integrazione del parere del Sindaco espresso in data 17 settembre 2022

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Rinnovato parere negativo del Sindaco di Piombino ai sensi del combinato disposto di cui al D.M. 5.9.1994 ed agli artt. 216 e 217 R.D. n. 1265/1934

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in previsione della terza seduta della conferenza di servizi 21 ottobre 2022,

IL SINDACO,

per quanto di competenza, ai sensi del combinato disposto
di cui al D.M. 5.9.1994 ed agli artt. 216 e 217 R.D. n. 1265/1934,

FACENDO SEGUITO al parere negativo già espresso in data 17 settembre 2022, i cui contenuti devono ritenersi qui integralmente richiamati;

VISIONATA la documentazione integrativa *medio tempore* depositata dalla proponente;

VISIONATE le note e i pareri depositati dalle amministrazioni nel corso dell'istruttoria;

RITENUTO che la proponente non abbia sanato le criticità contestate nel precedente parere e che, anzi, nel corso dell'istruttoria ne siano emerse ulteriori meritevoli di essere a loro volta censurate;

PRESO ATTO dell'istruttoria giuridico-tecnica svolta dai consulenti incaricati dal Comune di Piombino con D.G.C. n. 183 del 6.7.2022 (Avv. Michele Greco) e con D.D. n. 890 del 10 agosto 2022 (Dr. Marco Stevanin; Prof. Fabrizio Bianchi; Ing. Giovanni Francalanza; Ing. Andrea Bortolato; Dott.ssa Cinzia Morsiani; Dott.ssa Cinzia Ciarallo), i cui risultati sono confluiti nel precedente parere e nella relazione ad esso allegata, oltre che nel presente parere e nella relazione integrativa allegata, da ritenersi parte integrante;

CONSIDERATO che l'impianto progettato, oltre ad essere soggetto all'applicazione del D. Lgs. 105/15 (controllo del pericolo di incidenti rilevanti) essendo, per stessa ammissione della proponente, stabilimento di soglia superiore per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'allegato 1, parte 2, colonna 3 del medesimo decreto, rientra anche nelle industrie insalubri di prima classe producendo, impiegando e trattenendo in deposito sostanze chimiche (cloro; ipoclorito di sodio) di cui alla lettera A dell'allegato al D.M. 5 settembre 1994 e trattando materiali (gas liquefatto) di cui alla lettera B dell'allegato medesimo, con tutto ciò che ne consegue ai sensi dell'art. 216 del R.D. n. 1265/1934 (Testo unico delle leggi sanitarie - TULS), ove è previsto che gli impianti riconducibili alle industrie insalubri di 1^a classe devono essere *“isolati nelle campagne e tenuti lontani dalle abitazioni”* e che il Sindaco è titolare di un generale potere di vigilanza sulle industrie insalubri e pericolose che può essere esercitato in qualsiasi tempo, e dunque anche nel momento in cui è richiesta l'autorizzazione dell'impianto;

RICHIAMATA la giurisprudenza formatasi sull'art. 216 TULS, con la quale il Consiglio

di Stato ha avuto modo di precisare che: *i)* detta disposizione è ancora oggi pienamente vigente ed ha, quale primaria e fondamentale conseguenza, quella di impedire la localizzazione di un nuovo impianto in grado di mettere a rischio la salute pubblica qualora questo debba sorgere in prossimità di abitazioni e attività imprenditoriali preesistenti; *ii)* spetta alla proponente fornire la prova “di resistenza” che attesti l’esercizio dell’opera proposta, per l’introduzione di particolari metodi produttivi o cautele, essere in grado di escludere qualsiasi rischio di compromissione della salute del vicinato (*cf.*, *ex plurimis*, Cons. Stato, 2 settembre 2011 n. 4952); *iii)* il Sindaco può valutare “*tutte le circostanze relative alla vicinanza dell’impianto all’abitato*” tenuto conto che “*l’art. 216 cit. riferisce la valutazione ad un concetto, quello di “lontananza dalle abitazioni”, “spiccatamente duttile avuto riguardo, in particolare, alla tipologia di industria di cui concretamente si tratta*” e che “*la discrezionalità che si esercita in questa materia è ampia*”(v. così Consiglio di Stato 11 maggio 2020 n. 2964, nella quale sono richiamate Cons. Stato Sez. III, 24 settembre 2013, n. 4687 e Sez. IV, 15 dicembre 2011, n. 6612);

CONSIDERATO che il sito in cui si vorrebbe collocare la FSRU è collocato all’interno del porto e l’intera cittadina di Piombino si trova immediatamente a ridosso di esso, per tutti i motivi di seguito illustrati,

reitera il proprio **PARERE NEGATIVO**

sotto i profili sanitario e di tutela della pubblica incolumità e ne chiede fin d’ora l’acquisizione agli atti della seduta della conferenza dei servizi del 21 ottobre 2022, unitamente al precedente parere del 17 settembre 2022, alla quale presenzierà personalmente richiamandone e ribadendone i contenuti.

Con la precisazione che il presente parere vale espressamente come determinazione motivata formulata in termini di dissenso ai sensi e per gli effetti dell’art. 14 ter co. 3 l. 241/1990 rispetto alla quale **non è in alcun modo possibile indicare le modifiche e/o integrazioni necessarie ai fini dell’assenso per tutte le motivazioni tecniche che saranno di seguito passate in rassegna.**

INDICE

1. Ancora sulla valutazione di impatto sanitario (VIS)
2. Ancora sui rischi di incidenti rilevanti
3. Ancora sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all'operatività del porto, tenuto conto dell'area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire)
4. Ancora sull'inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN)
5. Ancora sugli impatti sull'ambiente marino e sull'itticoltura
6. Ancora sulle emissioni in atmosfera

1. Ancora sulla valutazione di impatto sanitario (VIS)

A proposito della valutazione di impatto sanitario, si rinvia a tutto quanto dedotto nel precedente parere sulla base delle conclusioni cui è giunto il Prof. Fabrizio Bianchi, già Direttore dell'Unità di ricerca in epidemiologia ambientale e registri di patologia dell'Istituto di fisiologia clinica del CNR di Pisa, oggi arricchite dall'ulteriore contributo che lo stesso Prof. Bianchi ha portato nel par. 7 della relazione integrativa allegata, per dimostrare che la proponente non ha fornito effettive risposte né alle criticità contestate dal Comune di Piombino né a quelle sollevate dall'ISS (che, giova ricordare, nel contributo del 18 settembre ha significativamente definito il metodo utilizzato dalla proponente nella valutazione di impatto sanitario “affetto da ampia arbitrarietà e non idoneo all'espressione di un giudizio oggettivo e realistico degli impianti sia sull'ambiente che sulla salute”).

Così il Prof. Bianchi:

“7.1. INTRODUZIONE

Innanzitutto, non può essere dimenticato né trascurato il fatto che Piombino da 16 anni è un sito di bonifica (SIN) ancora da bonificare.

Questo elemento comporta conseguenze ambientali di interesse sanitario per effetto di esposizioni a lungo termine della popolazione residente e presente a

pressioni documentate sulle diverse matrici ambientali.

Come già sottolineato nelle precedenti osservazioni depositate, sono disponibili conoscenze in grado di delineare un quadro di fragilità del territorio e della popolazione ivi residente.

Al proposito, si citano di seguito alcuni indicatori generali:

- indice di vecchiaia + 35% di quello regionale (RT)
- speranza di vita -1 anno rispetto a RT e -6 mesi rispetto a ASL Nord Ovest (N-O)
- densità abitativa +25% e +56% rispetto a RT e ASL N-O
- presenza di molti recettori sensibili, scuole, asili, strutture sanitarie, case di cura (26 solo quelli considerati dal proponente)
- Stato di salute caratterizzato da numerose criticità, sempre confermate dagli studi prima di SENTIERI ad iniziare dai primi anni '2000, da quelli della filiera SENTIERI, dalle ultime elaborazioni fornite dal proponente SNAM.

7.2. LO STATO DI SALUTE NEL SIN NON PUO' ESSERE CONSIDERATO COME INVARIANTE

Le recenti analisi aggiunte dal proponente in risposta a richieste nostre e di ISS, confermano sostanzialmente il quadro precedente (*Documento: EMERGENZA GAS Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti-Valutazione Impatto Sanitario; Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0201, di seguito DocVIS*).

La mortalità, come scritto dal documento citato (DocVIS, p. 241), mostra diversi eccessi: *“Complessivamente (...), il territorio indagato presenta, rispetto all'intero territorio della Regione Toscana preso come riferimento, un eccesso significativo di mortalità totale, per tumori del polmone, e per malattie ischemiche acute per i soli maschi. Per le sole femmine invece si registrano eccessi significativi della mortalità cardiovascolare e di malattie ischemiche del cuore. Sono inoltre da segnalare difetti significativi (...) per il totale delle malattie respiratorie e per le malattie respiratorie*

croniche per le sole femmine, e per le malattie respiratorie acute in entrambi i sessi.”

Le analisi dei ricoveri ospedalieri 2014-2018 (fonte ISS) non attenuano la criticità del quadro delineato dall'analisi precedente basata su dati 2006-2013 (fonte SENTIERI V) e anche con quelli su dati 2014-2019 di fonte CoReAS Regione Toscana, non considerati dal proponente, come si evince dalle tab 5.21 e 5.22 del DocVIS:

- eccessi per tot tumori (+11% M; +7% F), più pronunciati per tumori di trachea-bronchi-polmone,
- eccessi per malattie ischemiche (+14% M; +17% F), più pronunciati per infarto miocardico acuto (+29% M; +26% F),
- eccessi per malattie dell'apparato digerente, e conferma di dati in difetto per le malattie dell'apparato respiratorio.

A proposito delle malformazioni congenite viene rilevata una mortalità inferiore all'attesa ma non si fa alcun riferimento ai numerosi eccessi di nati con malformazioni congenite, riportati dagli studi SENTIERI e dall'aggiornamento fonte CoReAS-Regione Toscana, 2019.

Interessante osservare che emergono simili criticità anche analizzando i dati cumulati relativi ai comuni di Piombino e Campiglia Marittima (tab 5.17 e 5.18 del DocVIS), risultati per i quali possono essere avanzate diverse ipotesi a carico di esposizioni ambientali di fonti localizzate nel SIN e occupazionali di lavoratori impiegati nell'area SIN ma residenti a Campiglia M.ma.

In conclusione è da sottolineare che la stessa relazione del proponente conferma come il quadro dello stato di salute sia indicativo di numerose criticità e di elementi di fragilità della popolazione, purtuttavia queste caratteristiche non vengono tenute in alcuna considerazione nelle fasi valutative successive.

7.3. LE VALUTAZIONI DI IMPATTO SANITARIO SONO INDICATIVE DI CRITICITA'

A titolo di premessa occorre ricordare che la VIS a cura del proponente considera solo le emissioni in atmosfera, e trascura gli effetti su suolo, acque, catena alimentare (inclusi potenziali impatti dell'ipoclorito di sodio rilasciato dalla FSRU).

7.3.1. Valutazione di impatto relativa ad effetti non cancerogeni (ENC)

Dalla valutazione degli ENC attribuibili al progetto considerando la massima concentrazione nell'area, emerge un indice di pericolosità complessivo e anche sui recettori $HI = 0,21$, chiaramente inferiore alla soglia di non pericolosità ($HI < 1$) (tab 6.3 e 6.4 DocVIS).

La valutazione degli ENC attribuibili al fondo esistente (background) (tab 6.6 DocVIS), fornisce valori di HI superiori all'unità, quindi pericolosi, sia per sostanze singole ($HI=1,2$ per NO_2 ; $HI=1,2$ per PM_{10} ; $HI=3,6$ per $PM_{2,5}$), sia per il complesso degli inquinanti considerati ($HI = 6,8$).

A proposito di quanto riportato nel DocVIS a pag. 260 *«Si fa presente che il contributo di 0,21 dovuto al progetto incide poco su quello già esistente»*, si osserva che tale approccio di ragionamento – incidenza del progetto rispetto allo stato attuale – porta al paradosso che un progetto incide tanto meno quanto più è alterata la situazione di background in cui si colloca lo stesso progetto.

Nel caso in questione, in effetti l'impatto del progetto risulta del 3% su quello al background ($0,21/6,8$), ma un semplice ragionamento controfattuale evidenzia un impatto di progetto del 21% o superiore nel caso di assenza di pericolosità nella situazione di background ($HI \leq 1$).

Per perseguire la tutela della salute pubblica è doveroso porsi la domanda: come si intende riportare nella normalità l'indice di pericolosità già attualmente alterato?

7.3.2. Valutazione di impatto relativa ad effetti cancerogeni (EC)

L'indice RI di rischio per EC (accettabile se $<10^{-6}$ per singola sostanza e $<10^{-5}$ per più sostanze) mostra eccessi attribuibili al progetto (tab.6.5 DocVIS) relativi al $PM_{2,5}$ ($RI=1,4 \times 10^{-5}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=1,52 \times 10^{-5}$), in larga parte ascrivibile al contributo del $PM_{2,5}$.

L'indice RI di rischio per EC mostra forti eccessi attribuibili al background (tab.6.7 DocVIS) relativi al $PM_{2,5}$ ($RI=3,8 \times 10^{-3}$) e al complesso delle sostanze considerate

($RI=3,8 \times 10^{-3}$), in larga parte ascrivibile al contributo del $PM_{2,5}$.

Per attenuare il risultato, evidentemente non trascurabile, gli autori sottolineano che il $PM_{2,5}$ è stato considerato uguale al PM_{10} , che si concorda essere una operazione conservativa, tuttavia si fa presente che essendo il $PM_{2,5}$ la frazione maggioritaria del PM_{10} , verosimilmente un pò superiore a quel 60% che gli autori assumono, è plausibile che il rischio di effetti cancerogeni sia comunque rilevante.

C'è da aggiungere inoltre che nello scenario di background anche per arsenico e benzene (ambidue cancerogeni certi per l'essere umano) si registrano dati anomali dell'indice di rischio ($< 10^{-6}$).

Anche per il rischio cancerogeno, come precedentemente affermato per il rischio non-cancerogeno, gli autori sostengono una scarsa incidenza del progetto rispetto al background, che in effetti sarebbe pari allo 0,4% ponendo a rapporto l' RI del progetto = $1,52 \times 10^{-5}$ rispetto all'RI del background = $3,8 \times 10^{-3}$; **un ragionamento che mostra tutta la sua debolezza ponendo a rapporto l'RI del progetto rispetto all'RI di background massimo accettabile: $1,52 \times 10^{-5} / 1 \times 10^{-5} = 1,52$, cioè un contributo maggiore del 52%.**

Anche per il rischio per effetti cancerogeni si pone quindi la domanda di come l'autorità sanitaria intenda procedere per tutelare la salute ad iniziare dalla situazione di background e tanto più con l'aggiunta degli input ascrivibili al progetto.

7.3.3. Valutazione di impatto con approccio epidemiologico (HIA)

A proposito della rivalutazione degli impatti effettuata dal proponente considerando i valori limite raccomandati dalle linee guida WHO-2021 (tab. 6.8 DocVIS), in risposta alle richieste avanzate dallo scrivente e dall'ISS, si obietta sull'uso dei tassi di riferimento relativi alla provincia di Livorno e dei non meglio specificati comuni del territorio (pag. 263 DocVIS), ritenendo invece che il calcolo dei decessi attesi dovrebbe essere basato sui tassi del comune di Piombino e del comune di Piombino + il comune di Campiglia M.ma, registrati in congruo periodo precedente, al fine di evitare sottostime del rischio (si veda in

proposito l'articolo Ancona C, Assennato G, Bianchi F, Biggeri A, Cadum E, Consonni D, Forastiere F, Ranzi A. Health impact assessment should be based on correct methods. Med. Lav.; 113 (2); 2022).

Quanto ai valori di casi attribuibili al progetto (tab. 6.9-6.10-6.11), il loro contributo modesto rispetto a quelli attribuibili al background (tab. 6-12-6.13-6.14) era largamente attendibile tenendo conto degli aggravii ridotti delle concentrazioni di PM2,5 e NO2 rispetto a quelle più elevate già esistenti e della ridotta popolazione esposta.

Tuttavia, a parere dello scrivente, il carico di mortalità ante-operam e tanto più post-operam non è affatto trascurabile (sintesi in Tab. 6.16 DocVIS) e la sua accettazione non dovrebbe essere decisa da soggetti esterni senza una condivisione in modo appropriato con la comunità degli esposti e degli enti preposti alla tutela della salute, in primo luogo i comuni coinvolti e le strutture del servizio sanitario locale e regionale e se del caso di enti nazionali di supporto. Inoltre, i risultati della valutazione d'impatto con approccio epidemiologico non devono essere letti in modo disgiunto da quelli ottenuti con approccio tossicologico che, come riportata sopra, ha consegnato risultati non trascurabili sia per gli effetti non cancerogeni che cancerogeni.

A proposito delle conclusioni a pag.272 del DocVIS si rileva una soggettività non supportata da dati di merito:

- la frase *«Dalle analisi emerge, sia dal punto di vista localizzativo sia dal punto di vista delle scelte tecnologiche, il progetto in esame si configura tra le alternative più adatte»* è sorprendente visto che non sono state effettuate valutazioni comparative tra scenari alternativi;
- le emissioni in atmosfera non appaiono affatto ridotte come sostenuto dal proponente, se sono in grado come nel caso di PM2,5, NO2, arsenico, benzene di alterare gli indici di pericolo e di rischio già alterati;
- le emissioni in ambito idrico sono definite non significative a fronte della totale assenza di una specifica valutazione di impatto sulla salute, incluso l'ipoclorito di sodio;

- **le emissioni di rumore sono definite non significative a fronte della totale assenza di una valutazione di impatto dedicata**, basata cioè su indicatori di salute specifici per il rumore, quali annoyance (fastidio), ipertensione arteriosa, disturbi psichici, etc (si veda ad esempio: Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO 2018);
- **il giudizio di “limitato consumo di suolo e di occupazione di aree naturali in quanto previsto in un’area portuale/industriale esistente e con ridotta estensione dell’area esistente di arrivo del metanodotto (tutto il tracciato sarà interrato)”, non fa neanche cenno al fatto che il tutto avviene in area da bonificare.**

7.4. MONITORAGGIO

Il proponente risponde positivamente alla giusta richiesta di ISS di effettuare in sede di monitoraggio post-operam uno studio epidemiologico microgeografico (di coorte residenziale), richiamato come necessario anche nella nostra precedente perizia (pag. 273-274 DocVIS).

Al proposito riteniamo che uno studio di questo tipo dovrebbe essere realizzato in fase pre-operam, per almeno due motivi:

- Necessario per svolgere valutazioni di impatto che tengano conto dell’effettivo stato di salute di sottopopolazioni secondo i livelli di esposizione, oggi descritto solo su base di dati medi su base comunale,
- Mettere a punto un programma di sorveglianza epidemiologica specifico.

Un progetto di questo tipo, già previsto dalla Regione Toscana ma in attesa di realizzazione, potrebbe essere effettuato in tempi contenuti avvalendosi delle competenze locali, regionali e nazionali, comunque effettuabile in tempi compatibili con un cronoprogramma del progetto FSRU, che sulla base della procedura in corso pare ragionevole dovrà essere ridefinito.

7.5. CONCLUSIONI

Premettendo che progetti di entità e complessità rilevanti come quello in oggetto

dovrebbero essere valutati mediante confronti tra scenari alternativi, la domanda chiave che emerge dalle risultanze delle analisi di VIS effettuate dal proponente è se e come il progetto FSRU intenda considerare lo stato di salute della popolazione, già caratterizzato da elementi di criticità e fragilità.

In altre parole, se e come si intenda adottare misure di mitigazione rispetto a quanto previsto nel progetto, non limitandosi a tentare di dimostrare che il progetto arrecherebbe aggravii trascurabili sulla situazione esistente, peraltro risultati non trascurabili dalle analisi, né rivolgendosi a soluzioni di compensazioni non attuabili nel caso di rischi per la salute”.

Così il Prof. Bianchi.

A proposito del rilascio di sostanze in acqua, merita di essere richiamato anche il contributo integrativo della Dott.ssa Morsiani, per il quale v. *infra*.

2. Ancora sui rischi di incidenti rilevanti

Come precisato in molteplici occasioni dal giudice amministrativo, il parere del Sindaco come autorità sanitaria ex artt. 216 e 217 RD 1265/1934 investe non solo la tutela della salute ma anche la tutela della pubblica incolumità, entrambi interessi sensibili ai sensi dell'art. 14 quater co. 3 (oggi art. 14 quinquies) legge 241/1990 (v. così TAR Lazio, Latina, Sez. I, 23.7.2009-14.9.2009 n. 819).

Nel caso di specie una delle questioni maggiormente rilevanti, dal punto di vista della tutela della salute e della pubblica incolumità, è quella che coinvolge i rischi di incidenti rilevanti.

Come espressamente affermato da Snam nel documento “*Relazione tecnica rapporto preliminare di sicurezza*” (REL-MEC-E-00100), “*il nuovo terminale di Piombino risulta soggetto all'applicazione del D. Lgs. 105/15 e si configura, più precisamente, come “stabilimento di soglia superiore” per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'Allegato 1, Parte 2, Colonna 3 del medesimo decreto*”.

Senonché, la documentazione depositata dalla proponente in allegato all'istanza introduttiva da una parte non è conforme al D. Lgs. 105/2015 e al D.M. 9 maggio 2001

e, dall'altra, risulta comunque carente e deficitaria sotto il profilo della prevenzione di incidenti rilevanti.

Come è stato dimostrato al par. 3 della relazione tecnica integrativa allegata dall'Ing. Giovanni Francalanza, alla quale si rinvia per ogni ulteriore dettaglio, con le integrazioni del 30 agosto 2022 la proponente non solo non ha fornito alcuna effettiva risposta alle predette richieste di integrazioni e chiarimenti, ma ha addirittura lasciato emergere la presenza di una lunga serie di criticità sotto il profilo della sicurezza che si rivelano insanabili e insuperabili.

Così l'Ing. Francalanza, sul punto:

“3.1.“**DISPOSIZIONI DI LEGGE, NORME E STANDARD DI RIFERIMENTO**

- [1] **D.lgs. 105/2015** – Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose
- [2] **D.P.R. n. 151/2011** - “Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell'art. 49 comma 4-quater, decreto legge 31 maggio 2010, n.78 convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122”
- [3] **D.M. 07/08/2012** - Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151
- [4] **UNI EN ISO 20257-1:2020** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 1: Requisiti generali
- [5] **UNI EN ISO 20257-2:2021** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 2: Questioni specifiche per le FSRU.

3.1.1. Definizione di incidente rilevante

Secondo la definizione contenuta nell'art. 3 del D.Lgs 105/2015, l'incidente rilevante è un evento quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto

a sviluppi incontrollati che si verificano durante l'attività di uno stabilimento soggetto al presente decreto e che dia luogo a un pericolo grave, immediato o differito, per la salute umana o l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento, e in cui intervengano una o più sostanze pericolose.

3.1.2. Prevenzione rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne le disposizioni vigenti in materia di prevenzione dei rischi di incidente rilevante (D.Lgs 105/2015), la FSRU si configura come attività di soglia superiore: sono previste, infatti, quantità di gas naturale (80.000 t) superiori alle soglie (200 t) della colonna 3 della tabella della parte 2 dell'Allegato 1 del D.Lgs 105/2015 (si veda riga 18 di tale tabella comprendente anche gas naturale).

Oltre al gas naturale è prevista la presenza di altre sostanze classificate come pericolose secondo i criteri del D.Lgs 105/2015 e cioè:

- gasolio (Marine Gasoil MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzato sia a bordo del FSRU che in banchina a servizio del generatore di emergenza e delle motopompe antincendio
- olio combustibile (HFO RMG 380 - ISO 8217-2010) e Marine Diesel Oil (MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzati a bordo della FSRU come combustibili
- ipoclorito di sodio, utilizzato come antivegetativo nel trattamento dell'acqua di mare necessaria alla vaporizzazione del GNL e altri impieghi

In data 29.09.2022 si è riunito il CTR per l'istruttoria riguardante il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp); non è ancora stato pubblicato l'esito della riunione.

3.1.3. Il D.Lgs 105/2015 e i porti

L'art. 3, comma 2 c) del D.Lgs 105/2015 esclude dall'ambito di applicazione del decreto la movimentazione di sostanze pericolose in acque marittime (“...*trasporto di sostanze pericolose per idrovia interna e marittima o per via aerea, comprese le attività di carico e scarico e il trasferimento intermodale presso le banchine, i moli...*”).

L'art.33 del D.Lgs.105/2015 ha abrogato il D.M. 293/2001, applicabile ai porti

industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti, e conseguentemente ha rimosso l'obbligo di redazione del Rapporto di Sicurezza Portuale da parte dell'Autorità Portuale / Capitanerie di Porto che copre anche l'ambito degli incidenti rilevanti nelle acque portuali.

L'art. 33 è stato ed è oggetto di discussione e critiche motivate. In ogni caso, varie Autorità Portuali, nonostante l'abrogazione del D.M. 293/2001, continuano ad avvalersi e a tenere aggiornato il Rapporto di Sicurezza Portuale quale strumento efficace di prevenzione dei rischi, valutazione di compatibilità delle attività con la realtà territoriale e pianificazione delle emergenze in area portuale.

In ogni caso, la norma tecnica UNI EN ISO 20257 richiede che le valutazioni estese al bacino portuale, in cui si prevede di installare la FSRU, siano sviluppate già in fase di studio di fattibilità per stabilire se l'area prescelta sia idonea.

3.1.4. Prevenzione incendi e rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne la prevenzione incendi, che è strettamente legata alla prevenzione degli incidenti rilevanti, vale quanto previsto dall'Allegato L del D.Lgs 105/2015. I processi e l'attività di deposito di GNL, in quanto rientranti nel campo di applicazione e nelle definizioni di impianti e depositi del D.Lgs 105/2015, sono valutate nell'ambito delle istruttorie del CTR sopra richiamate; l'altra attività relativa al nuovo tratto di gasdotto, che non rientra nel campo d'applicazione del D.Lgs 105/2015, è assoggettata all'istanza di esame progetto del DPR 105/2015, secondo le modalità del D.M. 07.08.2012 (decreto attuativo del regolamento di prevenzione incendi).

Nel progetto FSRU e connessione alla rete nazionale gasdotti, per il metanodotto è stata predisposta la *Relazione Tecnica per l'Esame del Progetto* (documento REL-PERM-E-00100) specificamente riferita all'attività 6.2.B, reti di trasporto distribuzione gas infiammabili con pressione superiore a 24 bar, dell'Allegato III del D.M. 07.08.2012.

3.2. FSRU NEL PORTO DI PIOMBINO: UN CASO SINGOLARE E SENZA PRECEDENTI ANALOGHI

3.2.1. FSRU di Piombino a confronto con le tipologie prevalenti di ubicazione di rigassificatori in Europa

Già nelle note del 05.08.2022 e del 15.09.2022 si è evidenziato che due fattori assegnano al progetto del FSRU una specifica peculiarità che ha un peso considerevole ai fini della sicurezza:

- a) la presenza di un complesso impiantistico, comprendente un deposito di GNL e un impianto di rigassificazione in area portuale, che, sebbene galleggiante (FSRU), mal si configura come off-shore, non trovandosi in mare aperto ma permanentemente ormeggiato in una banchina del Porto
- b) la natura distintiva del porto di Piombino (fino ad oggi, almeno), come nodo vitale per i collegamenti con l'arcipelago Toscano e fortemente interessato da intenso traffico (traghetti passeggeri, navi per trasporto merci, movimentazioni associate alla logistica dell'acciaieria, ecc.)

In Europa la quasi totalità degli impianti di stoccaggio e rigassificazione di GNL in aree portuali sono del tipo on shore (vedi figura 1); le figure 2 e 3 mostrano il caso di Barcellona e quello di Oristano, dove gli impianti sono fissi e le sole unità galleggianti sono le navi gasiere che periodicamente arrivano in porto per approvvigionare o caricare GNL.

L'unica eccezione in Europa si segnala in Lituania, a Kepleda; altri due impianti galleggianti si trovano in Turchia (Aliaga e Dörtyol). Si tratta, comunque, di aree portuali molto diverse da quella di Piombino (si vedano le figure 4, 5 e 6): la collocazione della FSRU in accosto permanente alla banchina Est del Porto di Piombino ne fa un sostanziale impianto on-shore.

LNG Import Terminals in Europe

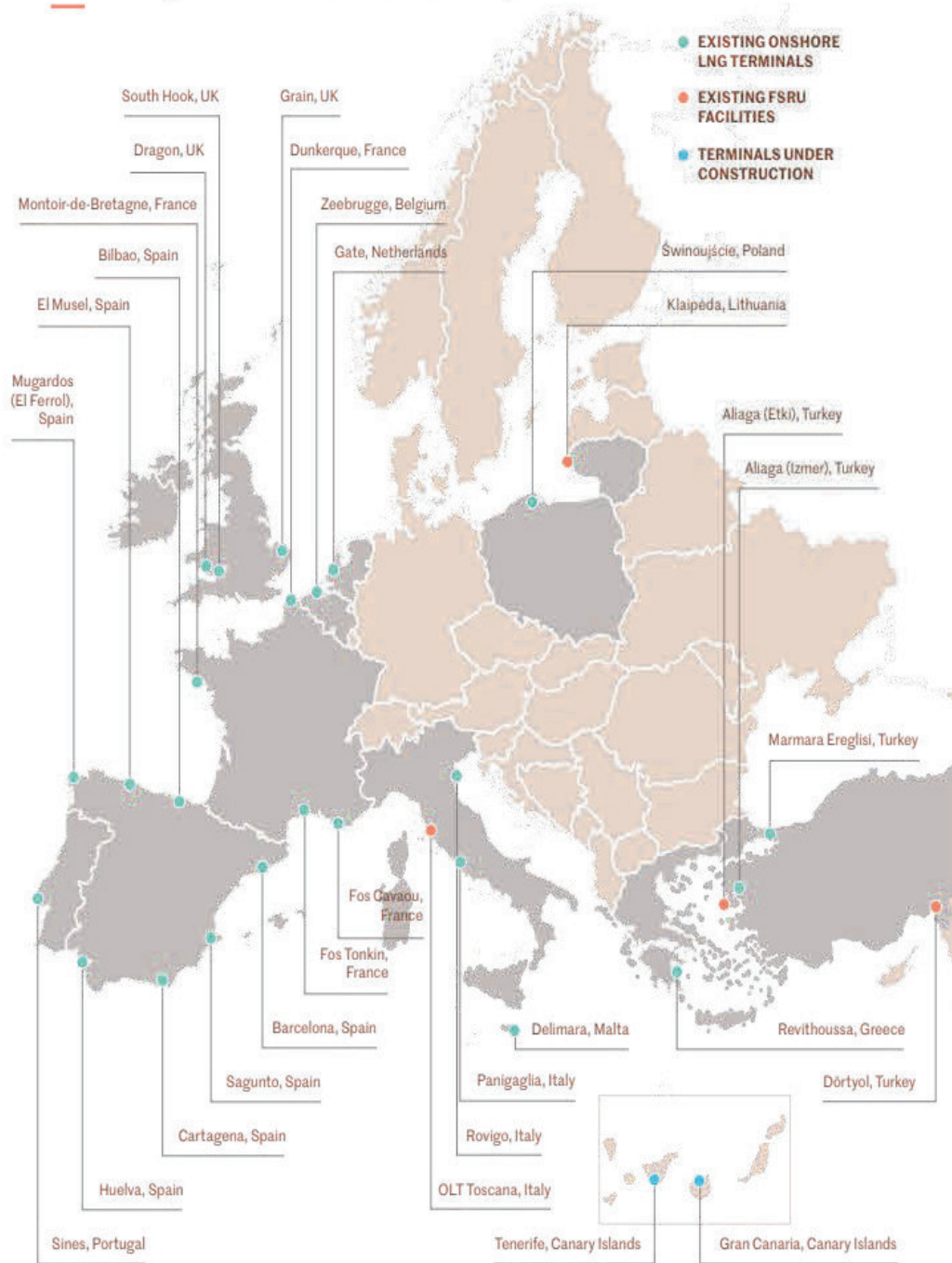


Figura 1: Mappa dei rigassificatori in Europa (fonte King & Spalding)



Figura 2: Deposito e rigassificazione di GNL in terraferma a Barcellona con nave gasiera in fase di carico/scarico



Figura 3: Oristano - Rigassificatore in terra ferma e nave gasiera attraccata che scarica GNL



Figura 4: FSRU nell'area portuale di Klepeida, in Lituania



Figura 5: FSRU di Aliaga (Etki) in Turchia



Figura 6: la situazione prevista a Piombino con FSRU in banchina

3.3. LE NORME TECNICHE APPLICABILI

Nella precedente nota del 15.09.2022 abbiamo segnalato come la peculiarità della collocazione prevista per la FSRU reclamasse l'assunzione della UNI EN 1473:2021 fra i riferimenti normativi da adottare; tale norma fornisce anche criteri di accettabilità del rischio. Si osservava, inoltre, l'opportunità di elaborare un'analisi di sicurezza dell'intero bacino portuale, recuperando l'approccio dei Rapporti Integrati di Sicurezza Portuali.

In risposta a queste osservazioni, SNAM FSRU dichiara che, sebbene la FSRU non rientri nel campo d'applicazione della CEN-EN 1473, i livelli di sicurezza adottati sono equivalenti a quelli richiesti dalla norma in questione e sono riconosciuti dalle certificazioni citate al paragrafo C.7.1.2 del RdSp, alle quali rimandano.

SNAM FSRU aggiunge che, *“in merito al confronto tra norma CEN - EN 1473 e progettazione del Terminale”, “la norma citata è stata utilizzata per la progettazione delle installazioni in banchina, che rientrano nel suo campo di applicazione: ad esempio la cortina d'acqua antincendio è stata dimensionata utilizzando come portata specifica 70 lpm/m”*.

Non sono state dichiarate specifiche valutazioni riferibili alla norma citata, relative ai criteri di scelta della posizione dell'attracco della FSRU rispetto al contesto dell'area portuale o all'adeguatezza della banchina di attracco rispetto alla praticabilità di azioni efficaci in risposta ad emergenze e all'accessibilità di mezzi di soccorso; l'analisi di questi problemi viene richiesta dalla UNI EN 1473 già nella fase concettuale del progetto.

Il problema della pertinenza delle norme tecniche si supera certamente citando la UNI EN ISO 20257, parti 1 e 2 (vedi riferimenti [5] e [6] al paragrafo 3.2), nel cui campo d'applicazione, senza alcun dubbio, rientra la FSRU Golar Tundra. La citata norma, infatti, riguarda “Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto”; la parte 1, edizione 2020, è relativa alla “Progettazione di installazioni di GNL galleggianti” e la parte 2, edizione 2021, è relativa alle “Questioni specifiche delle FSRU”.

Il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp), al C.7.10.1.1, evidenzia l'alta

affidabilità dei logic solver per i sistemi ESD e F&G che avranno SIL 3 secondo i requisiti della ISO 20257; nel RdSp non ci sono altri richiami espliciti a tale norma. Limitandosi a considerare solo alcuni aspetti e requisiti fondamentali della UNI EN ISO 20257, si segnalano:

- i criteri di accettabilità del rischio, indicati nell'Annesso A.4 e riassunti nella figura 7, che si possono assumere quando non sono disponibili criteri definiti dalle regolamentazioni locali
- la richiesta di valutare l'idoneità dell'ubicazione del sito nel confronto fra le varie opzioni ipotizzabili, già in fase di studio di fattibilità, e particolarmente quando l'installazione è prevista in aree portuali; la valutazione deve tenere accuratamente conto della densità del traffico marittimo, dei risultati degli studi di manovrabilità, in relazione, in particolare, alle partenze di emergenza, oltre che degli effetti ambientali.



Figura 7: UNI EN ISO 20257-1. Criteri di accettabilità del rischio

3.4. FSRU E GESTIONE DELL'AREA PORTUALE

Adottando l'approccio della UNI EN ISO 20257 è necessario, pertanto, affrontare, già durante lo studio di fattibilità, tutti i problemi che incidono sull'operatività dell'area portuale e sono vincolanti ai fini della gestione di emergenze, senza

rinviarli alle fasi conclusive dei processi autorizzativi.

Né, tanto meno, è possibile rimandare le soluzioni alla stesura del Piano di Emergenza Esterno (PEE), che il Prefetto (art. 21 del D.Lgs 105/2015, comma 5) redige “entro due anni dal ricevimento delle informazioni necessarie da parte del gestore”. Nelle considerazioni delle pagine che seguono, risulterà estremamente probabile, se non certo, che le valutazioni d’interesse per pianificare emergenze nell’intero bacino portuale possono determinare forti limitazioni dell’esercizio del porto, fino a modificarne la funzionalità attuale.

Anche sulle base delle precedenti considerazioni, si ribadisce, come già osservato nella precedente nota del 15.09.2022, quanto sia essenziale affrontare la valutazione dei rischi di incidenti rilevanti indotti dalla FSRU e la sicurezza dell’intero porto in termini di studio di rischio integrato dell’intera area portuale.

SNAM FSRU Italia, nel documento REL-VDO-E-00045 di SNAM, “*Risposta alle osservazioni interdisciplinari sul progetto*” dello scorso 04.10.2022, dichiara la disponibilità a fornire le eventuali informazioni integrative necessarie, secondo le autorità competenti, per la predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza che era previsto dall’abrogato Decreto Ministeriale n° 293 del 16/05/2001.

L’Autorità Portuale, dal canto suo, con la comunicazione del 19.09.2022, ribadisce come, con l’abrogazione del D.M. 293/2001 “sia venuto meno l’obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale posto in capo alle Autorità Portuali o alle Capitanerie di Porto” e, richiama il comma 9 dell’art. 22, D.Lgs. n. 105/2015, *che stabilisce che ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all’articolo 21 (approvato dal Prefetto). A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto e non, dunque, dall’Autorità di Sistema portuale*”. Ciò, come già segnalato all’inizio del presente paragrafo, significa affrontare in ritardo problemi che secondo la norma tecnica applicabile (UNI EN ISO 20257) dovrebbero essere risolti durante lo studio di fattibilità. Rimandarli alla fase di stesura del piano di emergenza esterna, dopo l’avvio dell’esercizio della FSRU,

significa posticiparne le soluzioni fino a due anni dopo l'autorizzazione all'esercizio del rigassificatore (cioè appena un anno prima della fine presunta della permanenza autorizzata dell'impianto nel porto!). Una simile procedura, oltre a determinare un pericoloso vuoto di norme da attuare in caso di emergenza, può, verosimilmente, può imporre determinazioni che stravolgono l'identità del Porto di Piombino, non dichiarate all'atto dell'autorizzazione dell'impianto.

Fin da ora è doveroso definire i provvedimenti che si intendono adottare nel Porto in caso di emergenza e per condizioni meteo avverse, anomalie, avarie, manovre errate o difficoltose, incidenti e rilasci accidentali.

3.5. RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO – RAPPORTO CETENA

In risposta alle richieste del CTR sul rischio da fonti mobili è stato fornito il **rapporto CETENA** "*Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino*" che ha valutato le manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier, tenendo conto del traffico di un'unità tipo traghetto.

Lo studio CETENA non indica esplicitamente le frequenze di traffico, dichiara che i dati sulle condizioni d'onda provengono da uno studio fornito dal Cliente, senza ulteriori precisazioni, e che i dati sull'intensità del vento e corrente sono stati assunti secondo indicazioni dei piloti, senza altri dettagli sulle fonti di dati.

Nelle simulazioni dello studio CETENA sono state principalmente assunte movimentazioni notturne delle navi gasiere, proprio in considerazione della criticità di movimenti diurni in condizioni intenso traffico. Il riconoscimento della criticità di transito diurno delle gasiere evidenzia come sia necessario definire, fin da ora, quale debba essere la regolamentazione del porto con la FSRU in esercizio e quali vincoli dovranno necessariamente essere imposti alla navigazione durante le operazioni di avvicinamento, accostamento, scarico e partenza delle navi gasiere. In tema di rigorose e stringenti norme di sicurezza in presenza di FSRU, peraltro in mare aperto e, quindi, in assenza di esposizione a rischio di attività portuali e comunità urbane, non si può non tener conto delle ordinanze che impongono aree estese di interdizione

e limitazione della navigazione, quali l'Ordinanza n.6/2014 della Capitaneria di Porto di Livorno Regolamento delle attività del terminale rigassificatore FSRU Toscana, l'Ordinanza n.63/2008 della Capitaneria di Porto di Chioggia con il Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del terminale marino Adriatico LNG e la Circolare IMO n° SN1/Circ 257 del 11.12.2006 "*Routeing mesasures other than traffic separation schemes*".

Sono state considerate la configurazione del porto e quella con nuovo progetto della banchina Ovest. Riguardo a tale progetto, non ci si può esimere dall'evidenziare che il cantiere per realizzarlo incrementa significativamente i livelli di rischio dell'area portuale, essendo difficilmente compatibile con la FSRU in esercizio; in nessun documento questo problema risulta affrontato.

Le simulazioni CETENA hanno evidenziato la sussistenza di **manovre critiche, non riuscite o riuscite al limite** e, precisamente:

- **manovra riuscita al limite** identificata come **M130**, ingresso LNG carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, manovra svolta simulando una rotazione e incremento progressivo del vento, che da 10kN cresce a 20 kN, 25 kN, 30 kN, 35 kN, e concomitanti rotazioni della provenienza del vento
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E010**: ingresso LNG carrier, avaria rimorchiatore, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 45-135° 15-30 kN
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E040**: uscita LNG carrier ed FSRU in avaria ed emergenza, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN,
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B010**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua passa a distanza molto ravvicinata dalla FSRU, appena 11 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B011**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua della nave passa a 30 m dalla FSRU ma si incaglia a poppa; spazi di manovra ridotti
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B040**: ingresso Bulk Carrier con

LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN; distanza minima tra la prua e la FSRU è circa 12 m

- **manovra non riuscita** identificata come **B060**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN; la nave transita con un angolo di deriva elevato tra la LNG Carrier e il basso fondo. Il rimorchiatore voltato a prua non ha molto spazio per operare. La distanza minima tra la prua della bulk carrier e la LNG Carrier è inferiore a 10 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B061**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN, la nave tocca il bassofondo a poppa. La manovra viene continuata e la nave arriva in banchina. Il rimorchiatore a prua non ha lo spazio di lavorare, al fine della manovra dovrebbe lavorare molto angolato, ma lo spazio risulta inferiore al necessario per farlo
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B062** (ripetizione della B061 provando l'accosto con la dritta in banchina.): ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN. ripetizione della manovra B061. La manovra inizia con la nave già ruotata all'interno del bacino portuale, pronta per procedere in marcia addietro verso l'accosto; gli spazi risultano insufficienti e la nave si incaglia con la prua sul bassofondo
- **manovra non riuscita** identificata come **D010**: ingresso LNG carrier, vento Nord 180° 15 kN, con nuova banchina Ovest in progetto
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E090**: LNG carrier presente, vento Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax con timone in avaria, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna" del Dipartimento della Protezione Civile)
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E100**: LNG carrier presente, vento

Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax in black out, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna" del Dipartimento della Protezione Civile)

Su 39 manovre simulate, 4 manovre non sono riuscite e 8 manovre sono riuscite al limite. Le condizioni meteo più gravose ipotizzate assumono velocità del vento di 35 kN. Il recente evento verificatosi il 18 agosto scorso, con raffiche di vento a circa 140 km/ora (circa 76 kN), peraltro indicativo di fenomeni che tendono a riproporsi con frequenza crescente, pone la necessità di valutare gli effetti di condizioni meteo climatiche avverse particolarmente severe sulla movimentazione e sulla presenza di navi gasiere in porto oltre che sulla sicurezza della FSRU.

SNAM FSRU nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 riconosce i limiti di manovrabilità emersi dallo studio CETENA e si rimette alle decisioni dell'Autorità marittima in merito alle autorizzazioni di transito e operabilità del LNG Carrier.

Il ripetersi di fenomeni climatici particolarmente critici sollecita, inoltre, la rivalutazione dello "sloshing" (movimento del pelo libero di un liquido all'interno del serbatoio) che il proponente ha considerato trascurabile (si veda la risposta 3.12 del documento REL-VDO-E-00026 fornita a tal proposito alla specifica richiesta del CTR), verificando se la protezione delle dighe portuali sia sufficiente a renderlo trascurabile anche in condizioni estreme.

La richiesta del CTR riguardante il Rischio di fonti mobili comprendeva la fornitura di studi sulla valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto con analisi probabilistica e deterministica (frequenze e magnitudo): l'integrazione non fornisce questo tipo di valutazione. Su tale tema, infatti, il proponente ha reso disponibile solo lo studio CETENA, che è centrato sulla "manovrabilità" di gasiere, FSRU, bulk carrier nel porto ma non è finalizzato a stimare la probabilità dell'errore di manovra o gli effetti di urti e collisioni; non sono state prodotte altre valutazioni relative a frequenze di urti e collisioni e relative conseguenze.

In risposta alle richieste del CTR di analisi dei rischi in fase di accosto della gasiera

(Shuttle Carrier) e connessione con la FSRU, è stata prodotta un'analisi HAZID che si compone di due Worksheet.

Nel primo dei due Worksheet, in relazione a condizioni meteo con forte intensità di vento e moto ondoso, gli estensori dell'analisi raccomandano una preventiva simulazione di manovrabilità. SNAM FSRU non precisa quando e come sarà svolta tale simulazione.

SNAM FSRU enfatizza la disponibilità di procedure articolate e rigorose (procedura di ormeggio "Mooring operation manual vs LNG carriers - Allegato 2", procedure operative del documento STS 200 del 26/11/2021) che coinvolgono gli equipaggi della FSRU e della Nave Shuttle e l'importanza dell'analisi di rischio, continuamente aggiornata, effettuata fra tutte le parti coinvolte. È quanto meno opportuno richiamare i punti di forza di tali procedure che dimostrano l'effettiva efficacia della Mooring operation manual vs LNG carriers e indicare con quali modalità viene eseguita l'analisi di rischio, chi la promuove (gestore FSRU?), con quale frequenza avvengono gli aggiornamenti.

Non sono state fornite informazioni sulle procedure di disormeggio e allontanamento della LNG Carrier sebbene tali manovre debbano essere effettuate in caso di emergenza, come richiesto dalla UNI EN ISO 20257.

3.6. ANALISI HAZOP RICHIAMATA NEL RDSP

Sia il Rapporto Preliminare di Sicurezza sia le integrazioni (documento REL-VDO-E-00026) prodotte per soddisfare le richieste del CTR sia il documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 non chiariscono le ragioni per cui è stata presentata un'analisi HAZOP relativa ad una nave diversa dalla Golar Tundra, anche se dichiarata gemella, sebbene sia la Golar Tundra la FSRU sottoposta alla procedura di NOF.

In risposta alle richieste del CTR sono resi disponibili e messi a confronto alcuni schemi delle due navi (in qualche particolare le figure fornite presentano differenze; per esempio, linee in uscita da "REGAS Skid 3).

Gli schemi forniti non comprendono l'unità di produzione dell'ipoclorito nè depositi e utilizzi dei combustibili impiegati per i servizi (olio combustibile, marine gasoil,

marin diesel).

L'analisi HAZOP deve riguardare specificamente il progetto FSRU Golar Tundra.

L'analisi di rischio per l'identificazione delle ipotesi incidentali, condotta con tecnica HAZOP o altra metodologia, dev'essere estesa a tutte le unità in cui sono presenti sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs 105/2015.

3.7. TRATTAMENTI ANTIVEGETATIVI DELL'ACQUA DI MARE: RILASCI DI SOSTANZE PERICOLOSE PER L'AMBIENTE ACQUATICO

Al par. B.3.2.11.3 (pag. 54/230 del Rapporto Preliminare di Sicurezza) si prevede che "La FSRU sia dotata di un sistema di produzione di ipoclorito di sodio attraverso il processo di **elettrolisi dell'acqua di mare**".

Dall'elettrolisi dell'acqua di mare ci si può attendere la formazione di Cl₂, (da assorbire successivamente in soluzione salina per produrre ipoclorito) e la formazione di H₂. Non sono disponibili dati e informazioni ulteriori sull'impianto, sul processo, su eventuali sfiati di idrogeno e loro collocazione. L'impianto non è nemmeno oggetto di valutazione nel Metodo a Indici.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU scrive che *“il sistema per la produzione di ipoclorito di sodio sfrutta il principio dell'elettrolisi dell'acqua di mare, producendo ipoclorito di sodio in “situ” da immettere direttamente nel sistema idrico”*.

Di questo impianto, tuttavia, si continua a non fornire una descrizione dettagliata, uno schema di processo, un layout che consenta di apprezzarne la posizione sulla FSRU e il suo ingombro.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 si aggiunge che *“Il sistema descritto produce ipoclorito di sodio senza accumulo ed in quantità ben al di sotto dei limiti previsti alla colonna 3 della parte 1 o alla colonna 3 della parte 2 dell'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015. Non essendo pertanto previste quantità di interesse di ipoclorito di sodio, non è tecnicamente sensato ipotizzare rilasci significativi di tale sostanza”*. La quantità di ipoclorito dichiarata nel RdSp è 61,2 tonnellate che corrispondono a circa il 30% della soglia superiore della categoria di

pericolo a cui appartiene la sostanza.

3.8 VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 1R

In relazione **all'evento 1R** e, in particolare, alla durata degli scarichi di GNL da Shuttle carrier verso FSRU, è stata prodotta un'integrazione correttiva che conferma e precisa che:

- la singola operazione di trasferimento di GNL verso FSRU dura per 21 ore
- il numero di operazioni annue è 75
- il tempo impegnato in un anno per tali operazioni è stimato in 1600 ore

Nell'integrazione, inoltre, sono stati smentiti i ratei di guasto dichiarati nel Rapporto Preliminare di Sicurezza per la rottura parziale e la rottura totale delle manichette (rispettivamente $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora e $4,00 \cdot 10^{-6}$ occ/ora (acquisiti da tabella 3.19 del TNO Purple Book ed. 2005) e si è dichiarato che sono stati utilizzati valori più appropriati al caso in esame e precisamente $6 \cdot 10^{-4}$ occ/trasbordo (Leak arm-gas tanker) e $6 \cdot 10^{-5}$ occ/trasbordo (Full bore-gas tanker) acquisiti dalla tabella 3.21 del TNO Purple Book ed. 2005.

In base ai dati aggiornati, considerando l'esercizio di 4 manichette in 75 operazioni annue, risulta che:

- la frequenza nel caso di "leak arm-gas tanker" è $1,8 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-4}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)
- la frequenza nel caso di "full bore-gas tanker" è $1,8 \cdot 10^{-2}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-5}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)

Le frequenze associate all'ipotesi incidentale 1R diventano sensibilmente superiori rispetto a quelle riportate nel Rapporto Preliminare.

In base ai **criteri COMAH** richiamati al C4.1.1.3 (pag. 113/230) del Rapporto Preliminare di Sicurezza, **l'ipotesi 1R** ha una classificazione più critica rispetto a quella riportata, risultando "**probabile**" e non "abbastanza probabile".

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU sostiene che la frequenza di rottura della manichetta per operazione non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in esercizio. Il dato di rateo di base di letteratura è

espresso in occasioni/trasbordo e riferito a una singola manichetta; l'assunzione di SNAM FSRU non può essere accettata.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

3.9. VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 10R

In relazione **all'evento 10R**, appare contraddittoria la valutazione delle frequenze rispetto ai dati di base assunti.

Nella tabella 53 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (riportata nel seguito) si indica come fonte di letteratura il TNO Purple Book ed. 2005, tabella 3.19, in cui i dati sono espressi in occ/ora; nella successiva tabella 54 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (anch'essa riportata nel seguito) gli stessi dati numerici vengono espressi in occ/anno e, a partire da essi, si sviluppano i calcoli successivi con risultati che appaiono oggettivamente impropri.

Item	Riferimento	Rottura parziale	Rottura totale
		occ/ore	occ/ore
Rottura manichetta pressurizzata	TNO Purple Book Ed. 2005	$4,00 \cdot 10^{-5}$	$4,00 \cdot 10^{-6}$

Tabella 53: Ratei di guasto da letteratura

Ipotesi	Riferimento	Frequenza rottura				f_{utilizzo}	λ_{finale}
		occ/anno per item	n. item	occ/anno	occ/h	h/anno	occ/anno
10R - Manichette flessibili ad alta pressione di scarico da FSRU a metanodotto onshore	Perdita significativa	$4,00 \cdot 10^{-5}$	4	$1,60 \cdot 10^{-4}$	$1,83 \cdot 10^{-8}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-4}$
	Rottura totale	$4,00 \cdot 10^{-6}$	4	$1,60 \cdot 10^{-5}$	$1,83 \cdot 10^{-9}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-5}$

Tabella 54: Determinazione della frequenza di accadimento dell'ipotesi incidentale

Specificamente e coerentemente con le unità di grandezza delle fonti:

- se il dato di letteratura è $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora (rottura parziale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è $3,50 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora x 8760 ore)

- o con 4 manichette in esercizio la frequenza è 1,4 occ/anno
($3,50 \times 10^{-1}$ occ/anno x 4 manichette)
- se il dato di letteratura è $4,00 \times 10^{-6}$ occ/ora (rottura totale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è $3,50 \times 10^{-2}$ occ/anno
($4,00 \times 10^{-6}$ occ/ora x 8760 ore)
 - o con 4 manichette in esercizio la frequenza è $1,4 \times 10^{-1}$ occ/anno
($3,50 \times 10^{-2}$ occ/anno x 4 manichette)

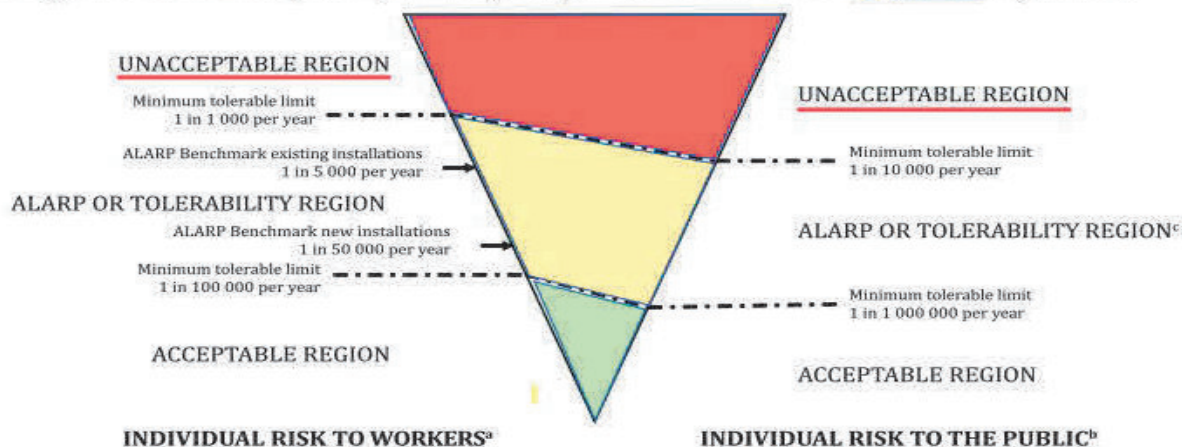
Le probabilità di rilascio dalle manichette di trasferimento verso il gasdotto crescono significativamente rispetto a quanto riportato nel Rapporto Preliminare di Sicurezza; in base ai **criteri COMAH, l'ipotesi 10R** non è più “abbastanza probabile” e diventa "**probabile**" (circa 1 caso all'anno per la rottura parziale delle manichette e circa 1 caso ogni 10 anni per la rottura totale delle manichette).

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022, SNAM FSRU sostiene che “*Il rateo di guasto utilizzato per la valutazione della frequenza, espresso in occ/operazione e relativo ai trasferimenti via mare (Gas tanker, semigas tanker - bracci di carico), considera l'evento di rottura di una singola manichetta e pertanto si ritiene che la frequenza calcolata non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in uso*”. Si tratta di affermazioni oggettivamente improprie, dato che, nel RdSp per l'evento 10 R i ratei non sono mai espressi in occ/operazione e le manichette in esercizio continuo sono in numero di 4.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

A.4 Levels of risk

When no local regulations exist, in terms of individual risk per annum for humans (workers or the public), the criteria corresponding to widely accepted values as shown in [Figure A.1](#) may be used:



Key

- a including contractor employed
- b all those not directly involved in organization's activities
- c risk to be demonstrated to have been reduced to a level which is practicable with a view to cost/benefit

Figura 8: criteri di accettabilità del rischio da UNI EN ISO 20257

3.10. SCENARI INCIDENTALI, DISTANZE DI DANNO E PIANO DI EMERGENZA ESTERNO

L'elaborazione dei piani di emergenza esterna nei territori in cui sono presenti attività a rischio di incidente rilevante mette in primo piano la parte deterministica delle valutazioni dei rischi e, cioè, le distanze di danno; in relazione ad esse le linee guida predisposte dalla Protezione Civile tre zone di riferimento:

- Prima Zona o "Zona di sicuro impatto" caratterizzata dal raggiungimento di soglie di elevata letalità per le persone:
 - o 0,3 barg o 0,6 bar per spazi aperti nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 12,5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire, r
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori al limite inferiore di infiammabilità nel caso di nube di vapori infiammabili (Flash Fire)
- Seconda Zona o "Zona di danno" caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni irreversibili:
 - o 0,07 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori alla metà del limite

inferiore di infiammabilità nel caso di nube di vapori infiammabili (Flash Fire)

- Terza Zona o “Zona di attenzione” caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni reversibili:
 - o 0,03 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 3 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione da definire caso per caso nel caso di nube di vapori infiammabili (Flash Fire), di frequente assunta con estensione pari al doppio di quella della seconda zona.

Riguardo alla predisposizione del Piano di Emergenza Esterno per la FSRU, è particolarmente significativo lo scenario di Flash Fire associato all’evento incidentale 3R. La figura 9 mostra i perimetri delle aree di danno dei diversi scenari incidentali che possono essere originati.

La distanza che definisce la “Zona di danno” entro la quale le persone esposte possono subire lesioni irreversibili per effetto del flash fire interessa circa il 50% dell’accesso all’area portuale. In caso di Flash Fire, si prospetta, quindi, una grave situazione di emergenza non compatibile con natanti in transito, in ingresso e uscita dal porto, particolarmente rilevante se si considera la frequenza del passaggio dei traghetti che, in stagione estiva, è di uno ogni 4 minuti.

Appare evidente come la gestione di situazioni di emergenza di tale criticità non ammettano valutazioni rinviabili e debbano essere esaminate nella fase di studio di fattibilità del progetto, così come richiede, peraltro, la UNI ENI ISO 20257; inoltre, devono costituire un passaggio fondamentale del processo autorizzativo.

ricevimento e rilasciare all'esito il nulla osta di fattibilità ovvero, “*qualora l'esame del rapporto preliminare abbia rilevato gravi carenze per quanto riguarda la sicurezza*”, formulare “*la proposta di divieto di costruzione*” mantenendo comunque il potere, qualora nel rapporto definitivo di sicurezza prodotto a seguito del rilascio del nulla osta di fattibilità “*le misure indicate per la prevenzione e la limitazione delle conseguenze di incidenti rilevanti risultino nettamente inadeguate*”, di disporre il “*divieto di inizio attività*”.

Anche sulla base delle valutazioni del CTR, ai sensi dell'art. 22 co. 8 D. Lgs. 105/2015, il Comune dovrà poi individuare e disciplinare le aree da sottoporre a specifica regolamentazione tramite l'elaborato tecnico “rischio di incidenti rilevanti” (ERIR), relativo al controllo dell'urbanizzazione nelle aree in cui sono presenti stabilimenti (il cui dettaglio è specificato nell'art. 3.1. del D.M. 9 maggio 2001).

La stessa Autorità portuale, ai sensi dell'art. 6 co. 2 D.M. 9 maggio 2001, “*deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale*”.

Tale previsione assume particolare rilevanza nel caso di specie, se si considera che l'intera città di Piombino è collocata immediatamente a ridosso dell'area portuale (ed anzi, si può dire che l'area portuale è letteralmente compenetrata in essa).

Del resto, lo stesso D.M. 9 maggio 2001 precisa espressamente, all'art. 3, che l'amministrazione comunale, nel caso di insediamenti di stabilimenti nuovi, deve verificare “*con l'apporto dei soggetti coinvolti, la compatibilità territoriale e ambientale del nuovo stabilimento rispetto alla strumentazione urbanistica vigente*” e, in caso di mancata verifica della compatibilità, **promuovere la variante urbanistica solo nel caso in cui sia possibile rispettare i “criteri minimi di sicurezza per il controllo dell'urbanizzazione”**.

Ad ulteriore conferma della stretta interdipendenza tra i diversi procedimenti, si consideri che l'art. 31 co. 2 del D. Lgs. 105/2015 prevede espressamente che le risultanze dell'istruttoria svolta nel procedimento relativo al rischio di incidenti rilevanti devono essere messe a disposizione degli organi competenti affinché ne tengano conto “*nell'ambito delle procedure relative alle istruttorie tecniche previste in materia*”.

ambientale, di sicurezza sul lavoro, sanitaria e urbanistica”, tra le quali è espressamente richiamata quella di cui all’art. 216 R.D. n. 1265/1934.

Dato che, nel momento in cui il presente parere viene reso, non sono note all’amministrazione comunale e al Sindaco tutte le valutazioni che sono e saranno rese dagli organismi competenti in materia di rischi di incidenti rilevanti, le contestazioni che precedono devono ritenersi inevitabilmente parziali e comunque idonee, da sole, a dimostrare la presenza di carenze e criticità assolutamente insanabili sotto il profilo della sicurezza, che dovranno portare al diniego del nulla osta di fattibilità ed al conseguente **divieto di costruzione**.

3. Ancora sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all’operatività del porto, tenuto conto dell’area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire)

Nel par. 3 della relazione allegata al precedente parere dell’amministrazione l’Ing. Bortolato ha precisato i rilevanti profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all’operatività del porto, tenuto conto dell’area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (*Flash Fire*).

Anche in questo caso la documentazione integrativa successivamente depositata dalla proponente non ha risolto alcuna delle predette criticità, ed anzi ne ha lasciate emergere di nuove, che l’Ing. Bortolato ha riassunto al par. 2 della relazione integrativa allegata, i cui contenuti si riportano di seguito:

“2.1. CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE

Attualmente sono presenti una banchina lato nord, una banchina lato est ed un’area lato ovest con bassi fondali. Nella banchina lato nord ormeggiano le bulk carrier per il traffico mercantile, la banchina est è quella destinata all’ormeggio permanente, per tre anni, della nave FSRU. Figura 1. Una seconda analisi prevede la nuova banchina ovest, che sarà destinata ad accogliere navi bulk carrier di 300 metri di lunghezza,

Figura 2, riducendo lo spazio di manovra di FSRU, navi LNG, bulk carrier attuali. Il CETENA ha effettuato simulazioni di manovra in porto, la relazione è contenuta nel documento “Report n. 14650”. Sono state effettuate 45 simulazioni con la conformazione portuale attuale, 7 nella configurazione che include la nuova banchina ovest. Alcuni giorni fa, è stato emesso il verbale della riunione della conferenza di servizi tenutasi il 07/10/2022, in cui si legge della necessità di prevedere un arretramento della nuova banchina ovest di 50 metri, correlato all’ingombro delle due navi (FSRU e LNG) affiancate. Ciò comporta un aumento dello scavo previsto di circa 450’000 metri cubi di sedimenti.

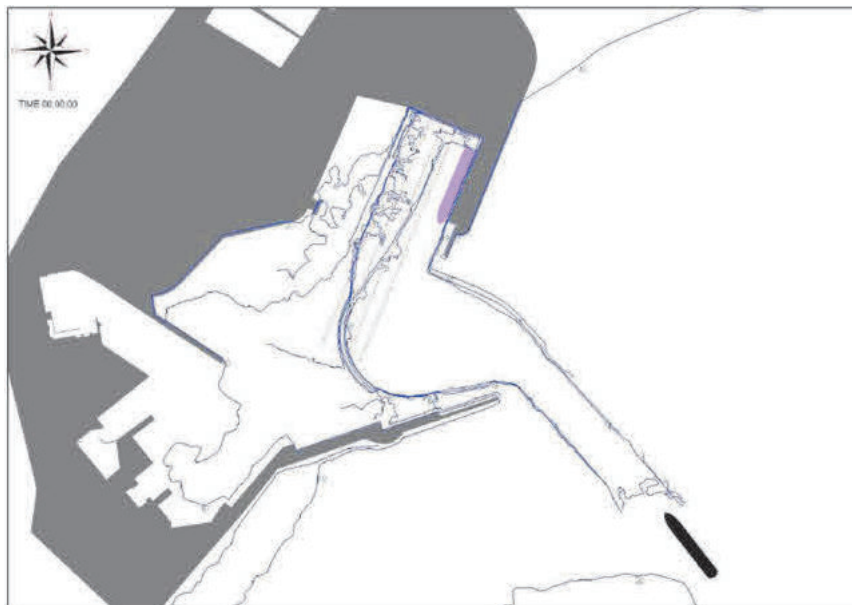


Figura 1: configurazione attuale banchina

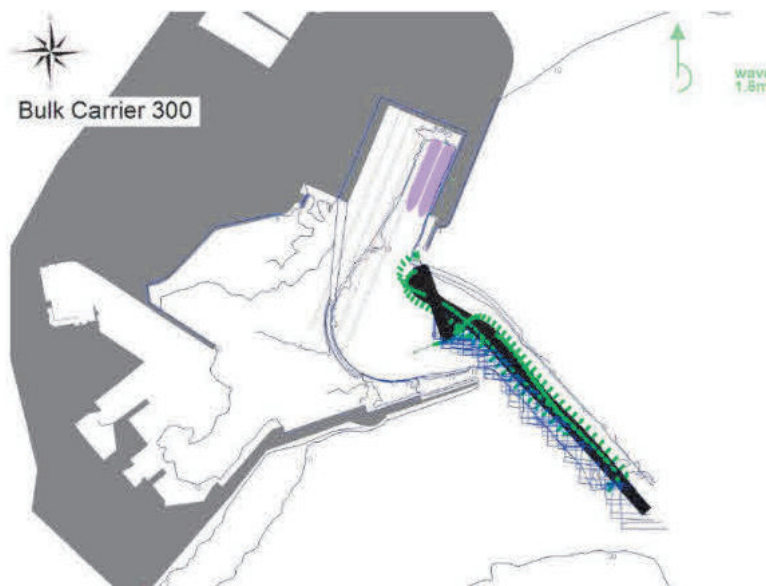


Figura 2: configurazione con nuova banchina ovest

2.2. STUDIO DI MANOVRABILITA'

Il documento “Report n. 14650” riporta lo studio di manovrabilità. In Figura 3 è riportato il riepilogo delle manovre totali eseguite nel simulatore di Genova. In particolare, sono state eseguite 4 manovre con FSRU, 24 con LNG carrier, 16 con una bulk carrier lunga 180 metri, solamente 3 con una bulk carrier lunga 300 metri, ed infine 5 con nave traghetto (RoPax), in condizioni di emergenza, da/per le banchine preposte nel lato sud del porto.

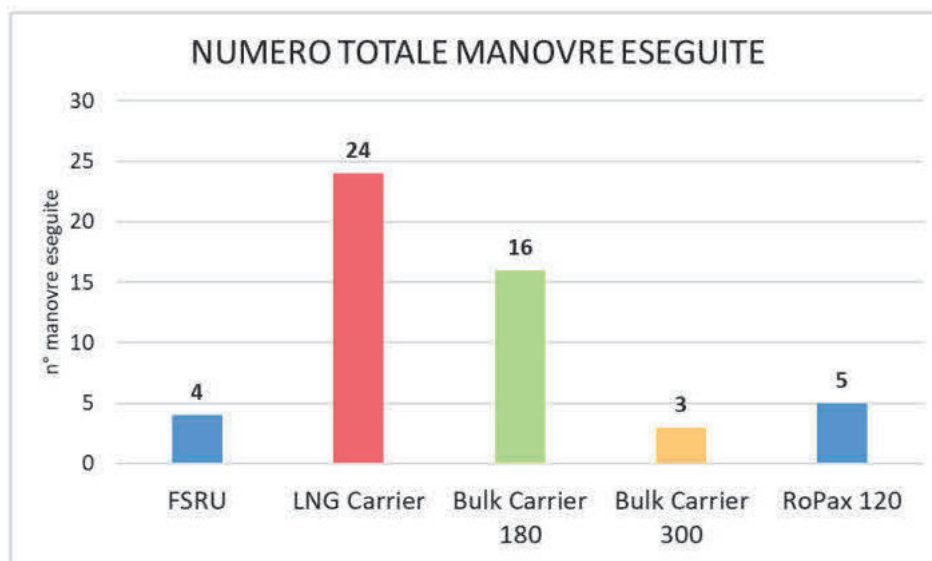


Figura 3: riepilogo manovre eseguite.

2.2.1. FSRU

Per quanto riguarda la FSRU, Figura 4, sono stati effettuati:

- 2 ingressi: Entrambi in assenza di vento
- 2 uscite: una in assenza di vento, una con vento da sud di 25 nodi



Figura 4: FSRU Golar Tundra

2.2.2. LNG carrier

In merito alla LNG Carrier, Figura 5, sono stati effettuati:

- 11 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 descritto al limite della fattibilità, con vento in rotazione e rimorchiatori all'80%
- 7 uscite. Riuscite con un vento massimo di 25 nodi.



Figura 5: LNG carrier

2.2.3. Avaria LNG

Sono state condotte simulazioni con un'avaria alla LNG. In un caso l'avaria non investe la LNG ma consiste nell'emergenza della FSRU, condizione che impone l'allontanamento della LNG.

Con un'avaria alla LNG sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 ingresso concluso con incaglio entro 300 metri dalla FSRU con vento massimo di 30 nodi
- 1 uscita riuscita con vento massimo di 25 nodi.

2.2.4. Emergenza FSRU

Nella simulazione di emergenza FSRU, è stato simulato l'allontanamento della LNG con vento massimo di 25 nodi. La manovra è stata descritta come «molto complessa e con margini di sicurezza limitati». In condizioni di emergenza a bordo della FSRU la nave LNG deve tassativamente disormeggiare ed allontanarsi. **In una situazione reale di emergenza, non svolta al simulatore, le condizioni ambientali ed altri fattori influenzano negativamente l'esito della manovra. È da rimarcare il fatto che tutte queste manovre in avaria/emergenza sono state eseguite senza la presenza di altre navi ormeggiate in porto e solo nella configurazione attuale, senza l'ingombro della nuova banchina ovest.**

2.2.5. Bulk carrier 180 m

Si tratta delle navi che attualmente arrivano nella banchina nord.

Sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 al limite con vento in rotazione ed intensificazione, rimorchiatori 80%
- 4 non riusciti con vento massimo 25 nodi
- 5 uscite riuscite con vento massimo 25 nodi
- 1 uscita al limite con vento di 25 nodi.



Figura 6: bulk carrier lunga 180 m

È da notare che il vento non è stato considerato mai superiore a 25 nodi. L'unica simulazione con vento superiore non è stata dichiarata eseguita correttamente.

2.2.6. Bulk carrier 300 m

Sono le navi, Figura 7, che entreranno in porto dopo la costruzione della nuova banchina ovest.



Figura 7: bulk carrier lunga 300 m

Sono stati effettuati:

- 1 ingresso riuscito con vento da 15 nodi
- 1 ingresso fallito con vento da 15 nodi
- 1 uscita riuscita con vento di 25 nodi

Dato il numero esiguo di prove effettuate, lo studio non può considerarsi affidabile. Inoltre, in avaria non sono state effettuate prove.

2.2.7. RoPax

Le RoPax sono le navi traghetto che normalmente ormeggiano nella parte sud del porto, offrendo servizio di trasporto passeggeri e veicoli, Figura 8.



Figura 8: Nave RoPax

Sono state condotte solo le simulazioni in caso di avaria in ingresso o uscita. I due ingressi con avaria sono stati giudicati riusciti con la nave all'ancora all'interno del porto, ad una distanza di 300 m dal rigassificatore. Tale distanza è all'interno dello scenario di danno descritto successivamente, e quindi si trova in una zona di sicurezza dove non dovrebbe sostare alcunché rispetto alla FSRU. Le tre uscite in avaria si sono concluse dando fondo a 400 m dall'impianto FSRU. Tutte e cinque le manovre sono state effettuate con vento massimo di 25 nodi.

2.2.8. Meteo considerato

Le condizioni meteo considerate sono evidenziate in Figura 9 e Figura 10. Si nota che il vento massimo preso in esame è pari a 25 nodi, e che sono state effettuate manovre in numero diverso in diverse situazioni di vento. Nel capitolo 5 del [R2] viene indicato che le condizioni di vento e corrente utilizzate per le simulazioni sono state indicate dal Corpo Piloti di Piombino. Tuttavia, non è stata indicata la frequenza durante l'anno. Anzi, questa non è stata tenuta in considerazione. Risulta evidente che non sono state prese in considerazione condizioni di vento superiore a 25 nodi, evento più che plausibile.

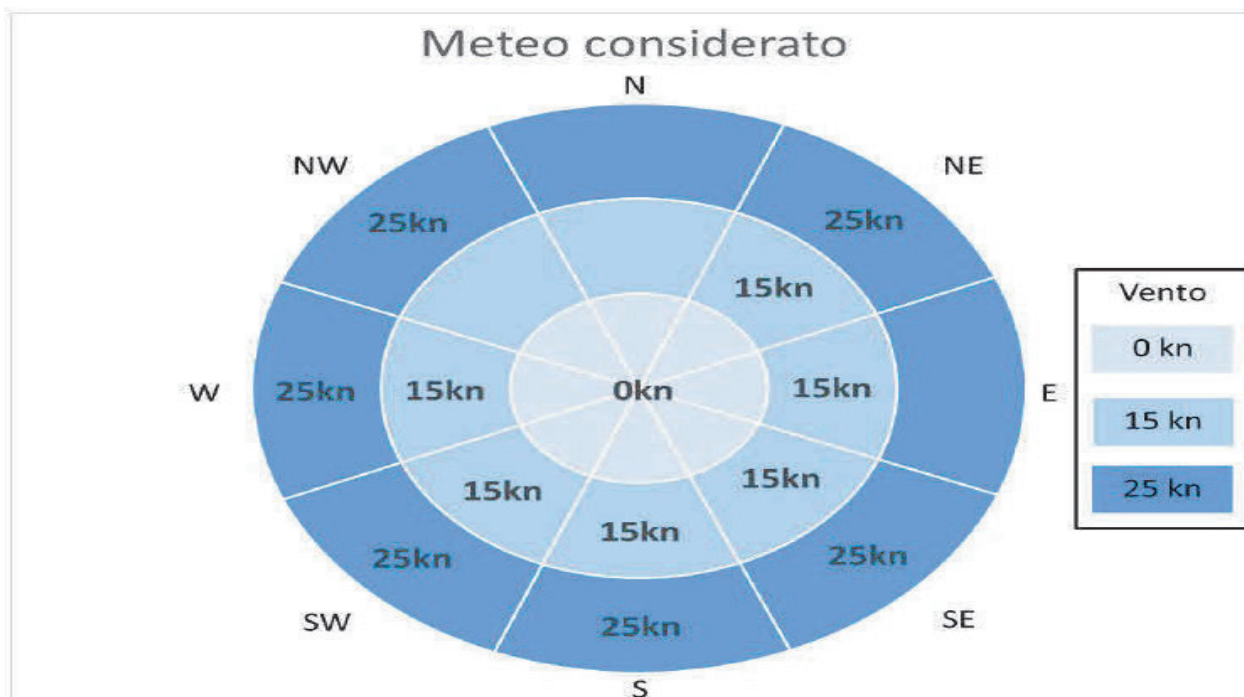


Figura 9: Direzione ed intensità dei venti considerati durante le manovre

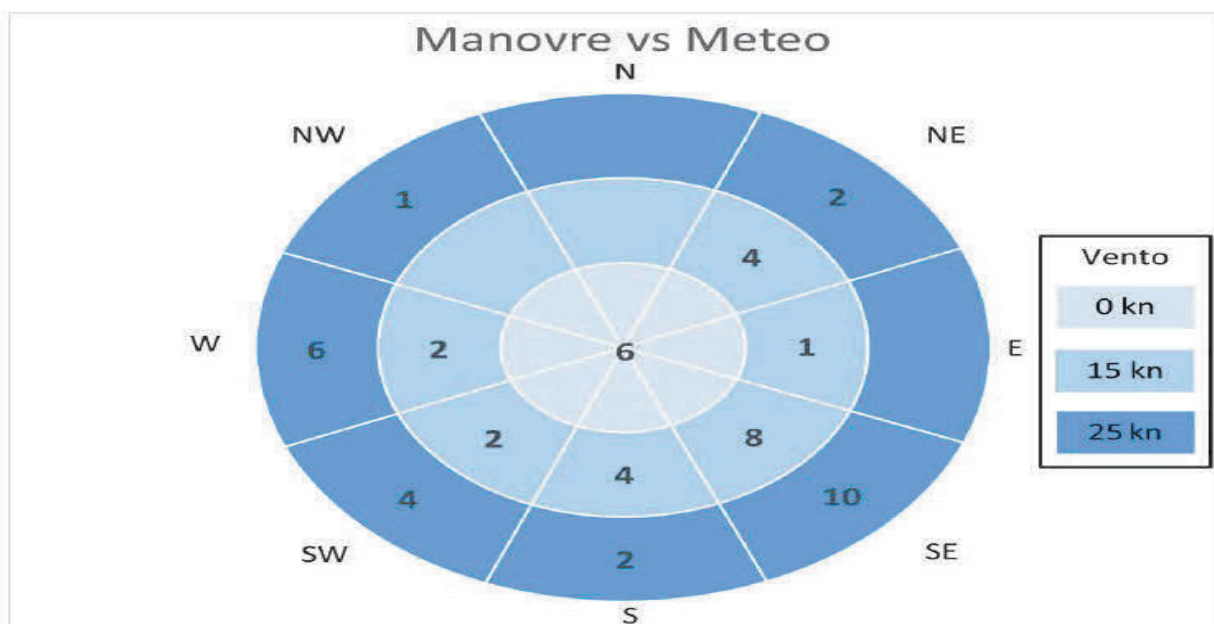


Figura 10: Numero di manovre eseguite al simulatore, associate alla direzione ed intensità del vento.

2.2.9. Riepilogo

Dall'analisi del rapporto del CETENA, è stata creata la seguente tabella riassuntiva delle manovre non riuscite o riuscite al limite.

LNG – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
M130	10	90	Ingresso	FSRU	Attuale
E010	15-30	45-135	Ingresso	FSRU	Attuale
E040	25	270	Uscita	FSRU in emergenza	Attuale
Bulk Carrier 180 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
B010	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B011	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B040	25	270	Uscita	FSRU	Attuale
B060	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B061	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B062	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
Bulk Carrier 300 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
D010	15	180	Ingresso	FSRU+LNG	Nuova banchina ovest
Ro-Pax – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
E090	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
E100	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale

E' evidente come le manovre della LNG sono state effettuate solo con l'attuale configurazione del porto, e per tre volte al limite o non riuscite.

Per quanto riguarda le bulk carrier, anche con vento basso le manovre non sono andate a buon fine con la nave LNG accostata alla FSRU.

Ciò significa che il traffico del porto deve essere completamente rivisto per permettere l'ormeggio e l'operatività del terminal FSRU.

Già solo con FSRU senza LNG in operazioni di carico/scarico, l'accesso è limitato.

Se è presente anche la LNG carrier, lo spazio di manovra si riduce ulteriormente, conseguentemente all'operatività del porto commerciale.

La bulk carrier da 300 metri è stata l'unica nave provata con la nuova banchina ovest, e con 15 nodi già sono stati rilevate criticità in ingresso.

2.2.10. Conclusioni

Lo studio deve essere ripetuto con tutti i casi perché non sono state effettuate le stesse prove nelle due configurazioni di banchina.

Inoltre, non è stato specificato:

- se e quando vengono effettuati i lavori di costruzione della banchina ovest
- se questi interferiscono con l'attività della FSRU
- se avvengono in zona ad alto rischio
- se limitano ulteriormente il traffico nel molo nord (PIM)

In aggiunta:

- non è stata specificata la fonte degli scenari
- non sono stati considerati gli stessi scenari per ogni nave.

In conclusione, si può dire che si tratta di uno studio incompleto, che, nonostante manchi di simulazioni, già presenta situazioni molto critiche, se non infattibili o al limite. È chiaro che il traffico all'interno del porto di Piombino dovrà inevitabilmente subire variazioni.

Citando lo studio del CETENA, la simulazione in emergenza E040 risulta "... molto complessa e con margini di sicurezza limitati", pag 49.

La simulazione in emergenza E040 è la manovra di uscita in emergenza della LNG con vento da 135°, 25 nodi. L'emergenza consiste nell'avaria della FSRU. Nonostante l'uso di 2 rimorchiatori al 100% della potenza (condizione assolutamente da evitare), la manovra è risultata "...molto complessa e con margini di sicurezza limitati".

Non è stata fatta nessuna verifica della manovra di emergenza (avaria della FSRU) con condizioni meteomarine peggiori. Dal momento che, già nelle condizioni provate, la manovra rasenta il limite della fattibilità, si deduce che con condizioni anche solamente di poco peggiorative, la manovra non risulta fattibile.

Inoltre, la manovra è stata effettuata con il porto in configurazione attuale, quindi senza la presenza della nuova banchina OVEST. Dalla traccia dei rimorchiatori, sovrapponendo le due configurazioni, si evince una interferenza tra la rotta dei rimorchiatori e la nuova banchina OVEST.

Non è accettabile dover eseguire una manovra di emergenza non in completa sicurezza. Le simulazioni effettuate denotano carenza di margini di sicurezza nonostante le condizioni meteomarine prese in considerazione siano solo di normale intensità.

Per valutare l'impatto, è necessario avere i dati inerenti allo scenario in emergenza anche nella condizione con nuova banchina OVEST.

2.3. EMERGENZA

In caso di emergenza, è stato considerato un valore di area del danno di 392 m, corrispondente allo scenario 3R: rottura significativa collettore GNL di riempimento FSRU a valle manichette (Rif: Prot. 0315772 del 10/08/2022).

Detta area di danno, rispetto alla FSRU, copre più di metà dell'entrata in porto.

In caso di incidente, l'entrata in porto risulterà dunque limitata per più della metà, in situazione di emergenza in cui le navi dovrebbero poter uscire o entrare. Il danno a cui si fa riferimento è il flash fire, ossia: incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile con effetto non esplosivo. Interessa tutte le banchine e il bacino di evoluzione. In caso di emergenza il meteo può essere anche molto più avverso rispetto alle situazioni studiate. Nelle banchine nord e ovest possono essere presenti anche altre navi e personale.

Infine, non sono state fornite procedure di disormeggio in caso di emergenza”.

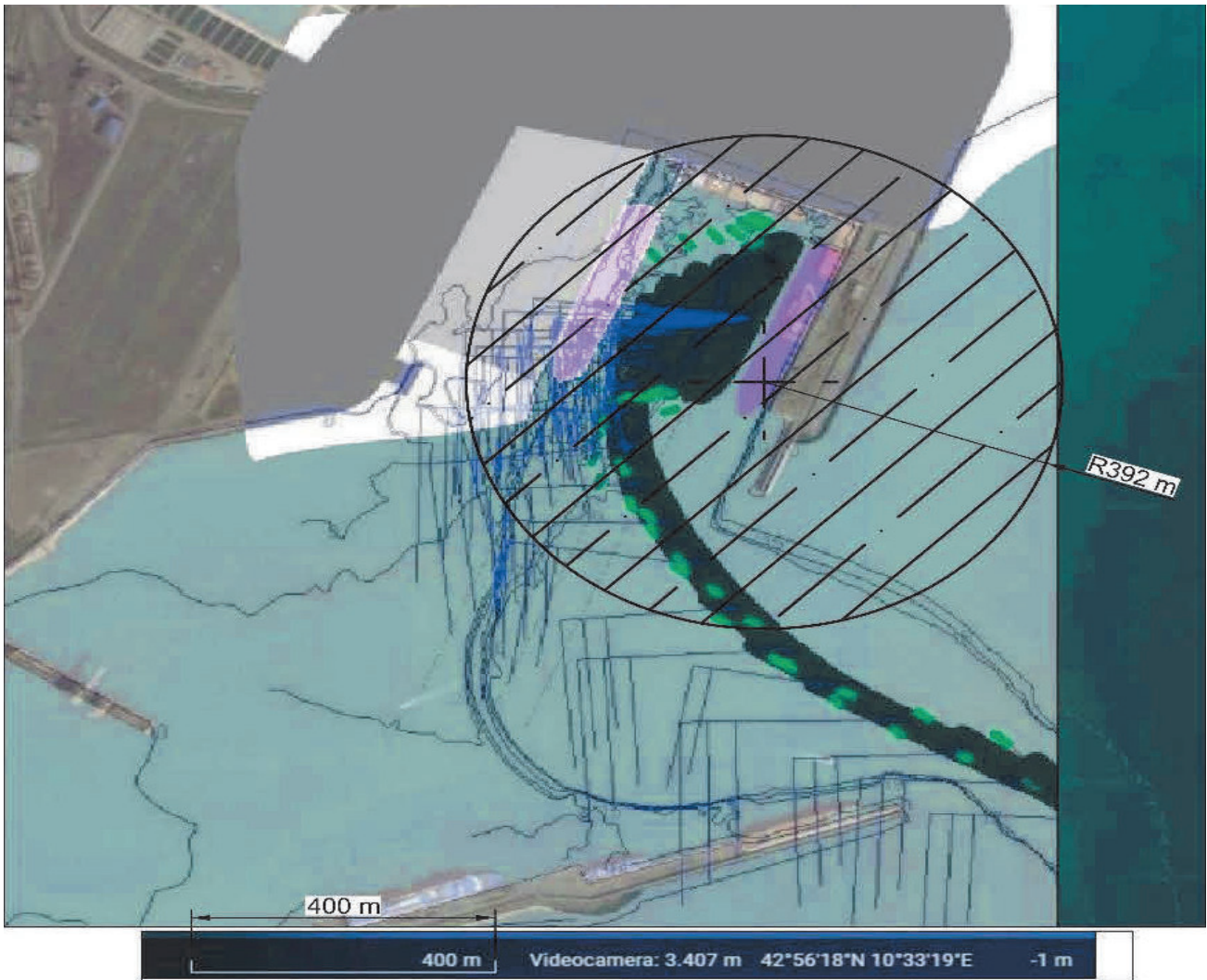


Figura 11: Area del danno di flash fire

Ciò che l'Ing. Bortolato ha rappresentato, nelle predette contestazioni, è un quadro di sostanziale impossibilità, per il porto, di continuare ad operare in condizioni di sicurezza, qualora la FSRU dovesse entrare in funzione, salvo condizioni di rischio per la pubblica incolumità assolutamente inaccettabili.

4. Ancora sull'inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN)

La documentazione integrativa depositata dalla proponente non ha minimamente affrontato le contestazioni mosse nel precedente parere a proposito dell'inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN), come dimostrato dal Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo al par. 4 della relazione integrativa allegata, nei termini che seguono:

“Il tracciato del gasdotto di collegamento dalla nave FSRU alla Rete Nazionale Gasdotti interferisce con il SIN di Piombino, per circa 2,5 km con l'area a terra del

SIN e per circa 1,7 km con la parte a mare. La rimanente parte, per una lunghezza di circa 4,7 km, si sviluppa su area agricola.

L'intero tratto, per una lunghezza complessiva di circa 9 km, risulta interrato, sia per la parte a mare che per la parte a terra, ad eccezione del primo tratto in banchina con percorrenza fuori terra (lunghezza 465 m).

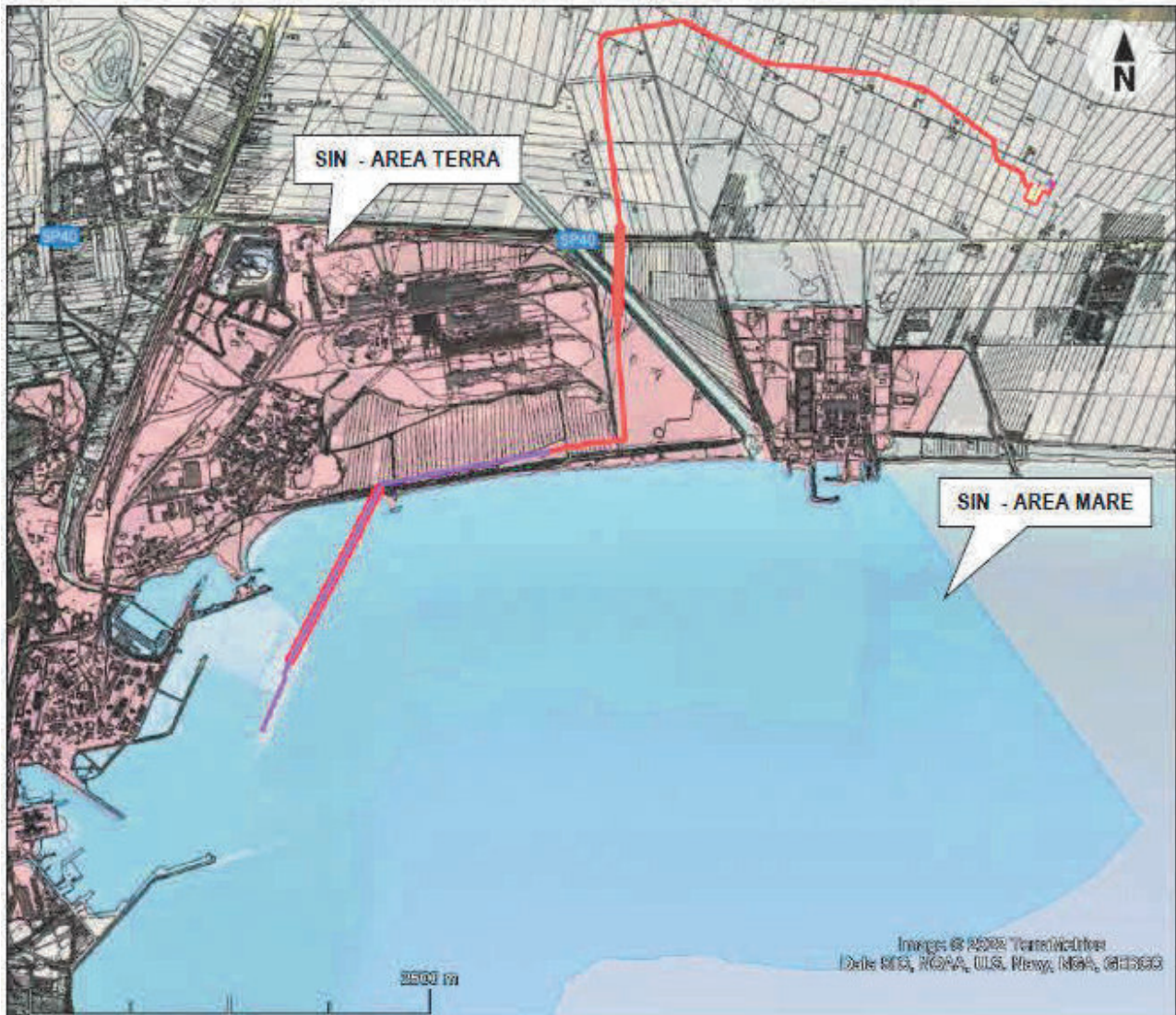


Figura 3-2: Interferenza tra SIN di Piombino ed opere in progetto

Lacune sostanziali nella trattazione e nel grado di approfondimento con il quale sono state affrontate le tematiche, sono invece state riscontrate nell'ambito della parte di tracciato interferente con il SIN, soprattutto alla luce dell'accertato stato di compromissione ambientale del sito, con elevati livelli di contaminazione diffusa sia nei suoli che nelle acque di falda (secondo quanto dichiarato nella

scheda del SIN 9 “Piombino” pubblicata nel portale del MITE).

In particolare, in base ai risultati delle indagini eseguite in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione, è stato rilevato:

- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA ed idrocarburi pesanti nei suoli (soprattutto nell’area dell’Ex Stabilimento Lucchini, compresa l’area in concessione demaniale che risulta interessata dal passaggio del tracciato del gasdotto per una lunghezza di circa 1,5 km);
- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA, Alifatici Clorurati Cancerogeni e non cancerogeni, Organoalogenati, Idrocarburi totali espressi come n-esano e PCB nelle acque sotterranee;
- superamenti del Valore di Fondo Naturale dell’Arsenico, delle CSC col.A per Zinco ed Idrocarburi Pesanti nei sondaggi più prossimi al percorso del tracciato del gasdotto eseguiti nell’area Demanio 1 in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione;
- la presenza nei sedimenti marini antistanti le aree di proprietà e in concessione demaniale dell’ex stabilimento Lucchini SPA, delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche svolte storicamente nel sito.

Dall’ultimo aggiornamento sullo stato delle procedure per la bonifica dei terreni e delle acque di falda (febbraio 2019) emerge come le aree interessate dal passaggio del gasdotto non risultino ad oggi bonificate, essendo stata attuata la sola caratterizzazione.

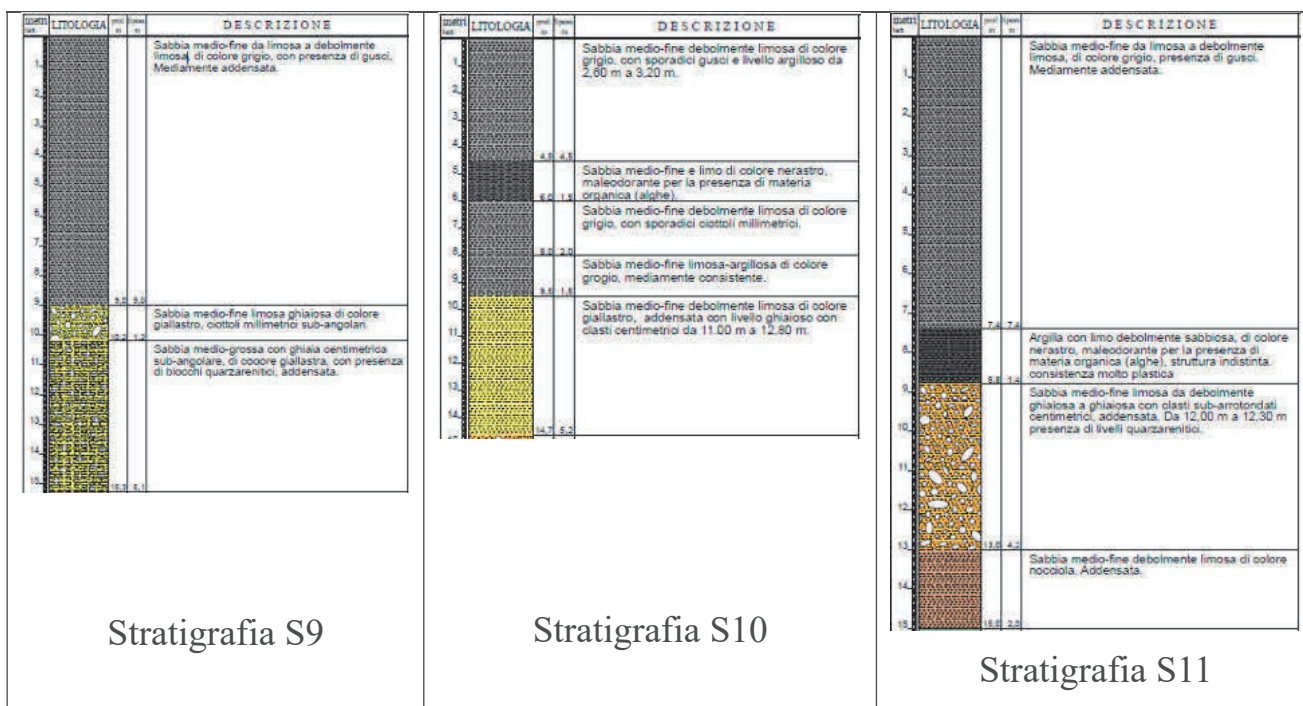
Data la grave situazione di inquinamento presente, si ritiene doverosa l’effettuazione di uno studio di valutazione dell’interferenza delle attività di scavo per la posa della condotta sullo stato di contaminazione del SIN in questione.

Impatti, la cui trattazione è stata trascurata a priori nello Studio Ambientale depositato dal Proponente (REL-SIA-E-00001), ed affrontata in modo fin troppo superficiale nella documentazione integrativa datata 30/08/202, nonché nuovamente trascurata nella recente documentazione di chiarimento depositata.

In particolare, non risultano valutati e/o affrontati con il dovuto grado di dettaglio e di attenzione:

- gli impatti dell’attività di attraversamento mediante “Direct Pipe” sullo stato di contaminazione dei sedimenti marini e l’eventuale risospensione dei contaminanti nella colonna d’acqua conseguente alla seppur ridotta movimentazione dei sedimenti conseguente alla tecnologia di scavo adottata. Fenomeno che merita adeguata attenzione vista la vicinanza del punto di presa delle acque a servizio dell’impianto di itticultura (Agroittica Toscana) e la vicinanza con un tratto di spiaggia balneabile, nonchè l’ accertata presenza nei sedimenti delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche che venivano svolte nel sito.

Data la natura litologica dei sedimenti attraversati ed il relativo grado di compattezza, come emerso dai sondaggi eseguiti dallo stesso Proponente, la spinta di perforazione, sebbene avvenga in profondità, potrebbe determinare la insorgenza di FESSURAZIONI con potenziale risospensione di composti inquinanti nella colonna d’acqua.



Aspetto completamente trascurato nella documentazione depositata.

- **Gli impatti dell'attività di scavo sullo stato di contaminazione delle acque sotterranee.**

Dalle misure piezometriche effettuate dal Proponente, i cui esiti sono riportati nella tabella che segue, è emerso come la falda, soprattutto nel tratto di tracciato parallelo alla linea di costa, sia estremamente superficiale, con profondità medie di circa - 0,5 m dal p.c. .

ID Punto d'acqua	Comune	Coord. X	Coord. Y	Distanza dal tracciato (m)	Quota topografica in corrispondenza delle letture del livello di falda (m s.l.m.)	Livello di falda da p.c (m)
P1	Piombino	42.953187	10.571602	30.0	0,60	- 0,76
P2	Piombino	42.954060	10.574497	12.0	0,65	- 0,40
P3	Piombino	42.954197	10.575944	35.0	0,68	- 0,30
P4	Piombino	42.954597	10.578083	47.5	0,70	- 0,35
P5	Piombino	42.955846	10.579250	49.0	0,95	-0,80
P6	Piombino	42.956127	10.580967	37.5	1,20	-0,30
P7	Piombino	42.956098	10.583113	47.0	1,35	-0,20
P8	Piombino	42.975886	10.602628	54.0	2,95	-

Ora, alla luce della profondità di scavo prevista per la posa del gasdotto

Tratto	Prof. scavo della trincea (m da p.c.)
Condotta DN 1200 - da PK 1+683 a PK 2+780 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	2,11
Condotta DN 650 - da PK 2+780 a PK 4+040 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	1,56
- da PK 4+610 a PK 8+863 (area esterna al SIN), copertura 1.5 m da p.c.	2,15

è evidente che l'acquifero, essendo molto superficiale, sarà intercettato dalle operazioni di scavo.

Ciononostante, lo stato di qualità delle acque sotterranee non risulta essere stato minimamente investigato e tantomeno valutata l'interferenza delle operazioni di scavo del gasdotto con l'accertato stato di contaminazione della falda.

Ad aggravare ulteriormente la situazione, si segnala la prevista realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, non comprese nella documentazione progettuale depositata e di cui si è venuti a conoscenza solo dalla nota dell'Autorità di Sistema Portuale allegata al Verbale di CdS del 7/10/2022, ricadenti all'interno del comparto del SIN a mare, i cui impatti, in termini di movimentazione di sedimento contaminato, non sono stati valutati e di cui ad oggi non è stato presentato alcun elaborato progettuale”.

Così il Dr. Stevanin e la Dott.ssa Ciarallo.

Sotto altro profilo, occorre contestare la manifesta violazione dell'art. 242 ter D.Lgs. 152/2006, non essendo state rispettate le condizioni di cui al comma 1 né effettuate le valutazioni e le procedure di cui al comma 4; al contrario, come dimostrato dal Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo, le attività di scavo previste in area SIN sono del tutto prive delle precauzioni necessarie - tra l'altro - *“a non aumentare i livelli di inquinamento delle matrici ambientali interessate e, in particolare, delle acque sotterranee”* (così come richiesto dall'art. 242 ter, co. 4, lettera c).

5. Ancora sugli impatti sull'ambiente marino e sull'itticoltura

La valutazione degli impatti sull'ambiente marino e sul settore dell'itticoltura (e dunque anche sulla catena trofica umana) è stata effettuata dalla Dott.ssa Cinzia Morsiani, alla luce della documentazione integrativa depositata dalla proponente, nel par. 5 della relazione integrativa allegata al parere dell'amministrazione, nei termini che seguono.

“5.1. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA PRESENZA DI EMERGENZE NATURALISTICHE NEL GOLFO DI PIOMBINO

Uno studio dell'ICRAM (ora ISPRA) riporta la distribuzione delle biocenosi bentoniche al largo di Piombino.

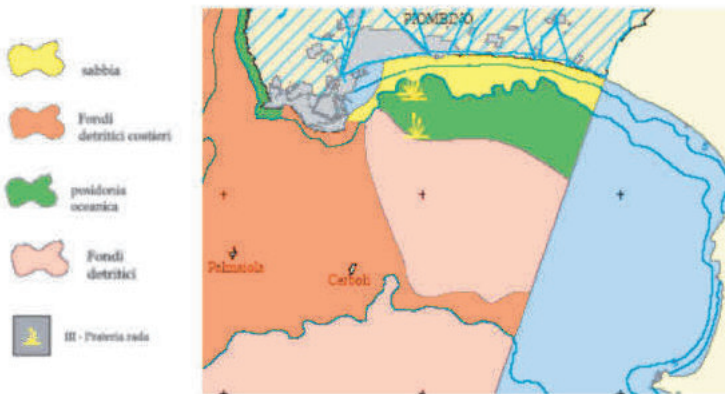


Figura 5.8: Composizione del fondale a largo del Porto di Piombino



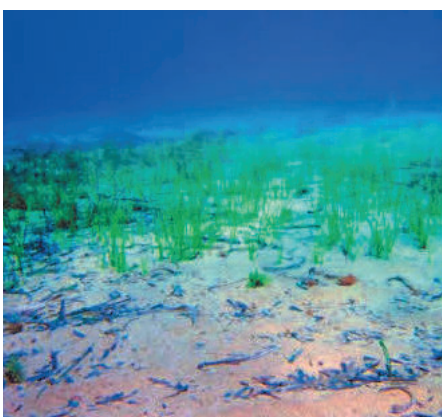
Figura 7.6: Prateria di *Posidonia oceanica* (<https://medwet.org/2017/10/mediterranean-posidonia/>)

Come si vede, la distribuzione della prateria di *Posidonia* arriva fino praticamente al porto di Piombino, anche se viene definita prateria rada.

Dal momento che le praterie di *Posidonia* sono riconosciute come habitat prioritario dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, doveva essere esperita la procedura di Valutazione di Incidenza (VINCA) del progetto sullo specifico habitat prioritario segnalato.

Procedura che doveva essere attivata anche a prescindere dalla presenza di un'area SIC perimetrata, e che nel caso di specie non risulta essere stata effettuata, con conseguente grave vizio procedurale.

Nelle vicinanze dell'area del Porto, sono inoltre, state censite altre specie protette, quali:



Cymodocea nodosa

Il prato di *Cymodocea nodosa* è incluso in:

- Appendice I della Convenzione di Berna: “specie di flora rigorosamente protette”



Pinna nobilis (presente sui fondali sabbiosi antistanti il porto di Piombino, tra 6,6 m e 11,8 m di profondità). Questa specie è inclusa in:

- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”);
- Allegato II della Convenzione di Berna

- Allegato IV della direttiva 92/43 CEE Habitat: “Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”



Cladocora caespitosa (presente sui fondali antistanti i moli del porto di Piombino tra 6,6 m e 11,8 m di profondità).

Questa specie è inclusa in:

- Appendice II Convenzione di Berna “specie di fauna rigorosamente protette”;

- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”)

Nonostante la presenza di biocenosi marina tutelata nelle aree antistanti il porto di Piombino, nulla è stato fatto sulla valutazione degli impatti dovuti al rilascio di acqua fredda e contaminata da NaClO nelle aree da essa popolate.

5.2. CONSIDERAZIONI IN MERITO AI RILASCI A MARE DEL RIGASSIFICATORE

Il processo di rigassificazione del gas previsto nel progetto è del tipo “a circuito aperto”, ovvero richiede calore che viene sottratto all’acqua di mare.

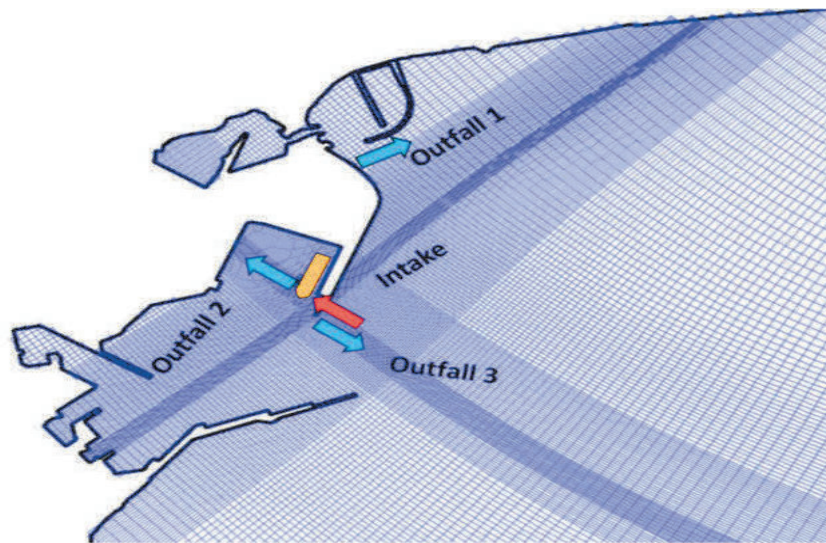
Questa, contenendo microrganismi, deve essere sterilizzata per evitare la formazione di incrostazioni che potrebbero danneggiare gli scambiatori.

Per questi motivi l’acqua rilasciata avrà una temperatura di -7 °C, rispetto a

quella prelevata, e un contenuto di ipoclorito di sodio (candeggina), addizionato, in concentrazione pari a 0,2 mg/l.

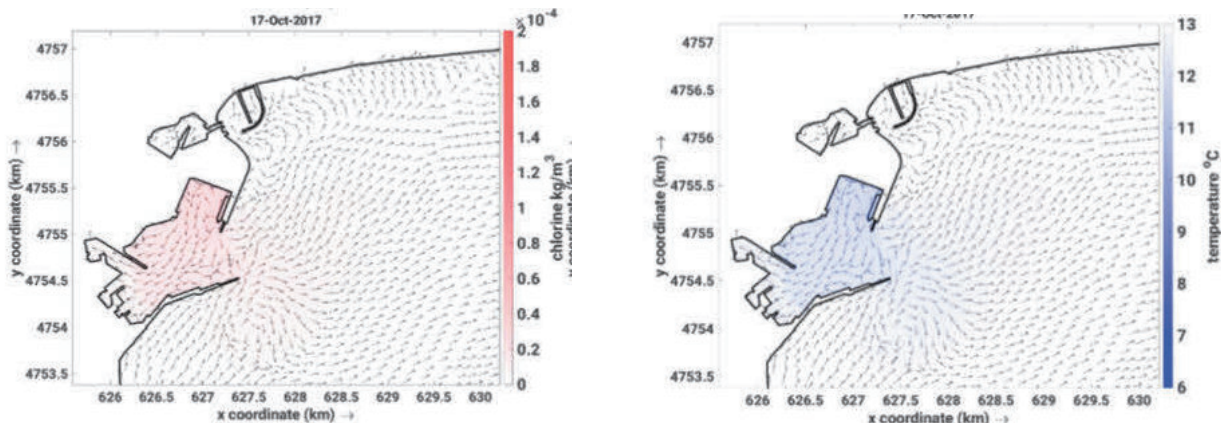
In termini quantitativi, considerando che gli scambiatori di calore prelevano e rilasciano 18.000 m³/h di acqua di mare, è stimato che ogni giorno verranno rilasciati a mare 86,4 kg di candeggina, pari a circa 31,5 tonnellate/anno.

Secondo la figura che segue, il rilascio sarà condotto secondo l'opzione 2, ovvero interamente all'interno del porto. L'opzione 1 è stata scartata in quanto prossima al punto di presa dell'itticoltura, come anche scartata l'opzione 3.



Per quanto attiene agli studi svolti per conto del Proponente (dall' Università di Genova), questi si sono concentrati quasi esclusivamente sull'utilizzo di modelli di dispersione degli inquinanti (temperatura e NaClO).

Secondo questi modelli, la dispersione, nell'arco di una settimana (finestra temporale considerata) raggiunge valori vicini allo zero già in prossimità della rada portuale.



Lo studio perciò così conclude:

*«Gli ordini di grandezza delle variabili in gioco permettono di ribadire, con adeguato margine di certezza, come **non si rilevino criticità significative da un punto di vista ambientale per l'area in esame, e come l'effetto cumulato sul periodo di vita utile della struttura non comprometta la qualità chimica dell'acqua né, in particolar modo, condizioni le attività di piscicoltura.»***

Nel merito di tali conclusioni, alcuni dubbi sorgono circa l'effettivo accumulo degli inquinanti all'interno di un'area portuale schermata e con basso ricambio d'acqua e anche nelle zone esterne in condizioni particolarmente avverse.

Quello che è certo è che nulla è stato scritto sulla valutazione degli impatti conseguenti alla dispersione degli inquinanti e sulla comparazione della FSRU di Piombino con casi analoghi esistenti.

In proposito, si cita il caso del rigassificatore off-shore di Porto Viro («circuitto aperto» analogo alla FSRU di Piombino).

CASO: Rigassificatore off-shore di Porto Viro. Nel 2010 **banchi di schiuma** ricoprono il mare nell'area attorno all'impianto e fino alla costa distante 15 km.

SPIEGAZIONE: ISPRA ha svolto delle campagne di indagine sul GNL di Porto Viro, ed è emerso che «c'è correlazione tra la formazione di schiume, nell'acqua di mare utilizzata nel circuito di scambio termico, e la presenza di sostanze tensioattive di origine naturale, che deriverebbero dal rilascio di materiale intracellulare di microrganismi naturalmente presenti in mare, sottoposti a stress meccanico nel circuito di scambio termico».

A prescindere dalla formazione o meno di schiume questo processo porta alla distruzione completa delle cellule viventi che vengono prelevate con l'acqua.

Nello specifico, le acque rilasciate da un rigassificatore sono sterilizzate non solo per lo shock meccanico e termico ma anche per l'aggiunta diretta di ipoclorito di sodio che svolge appunto una funzione antifouling.

Tutto ciò comporta la perdita quasi totale delle forme di vita veicolate dall'acqua (uova, larve e avannotti, organismi planctonici) con probabili effetti negativi

anche sulla pesca e l'itticoltura.

Queste azioni rendono pertanto l'acqua di mare (nel caso di specie si tratta di ben 157,68 milioni di m³/anno) inutilizzabile per i servizi ecosistemici che la stessa rende all'ambiente: habitat per le comunità planctoniche e pelagiche, processi di autodepurazione, regolazione dei cicli biogeochimici di fosforo/azoto/carbonio, assorbimento di CO₂.

Inoltre si induce artificialmente la selezione di quelle forme batteriche resistenti al processo di clorazione, formanti biofilm (Documento del WWF di Trieste «L'utilizzo di acqua di mare negli impianti di rigassificazione del Gnl).

5.2.1. Il rilascio di composti organo-alogenati e gli effetti sull'ambiente marino

Nei documenti di SNAM viene sottolineato come la concentrazione di ipoclorito di sodio non debba destare preoccupazione in quanto equivalente a quella dell'acqua del rubinetto dunque innocua.

Non si parla però di quanto diversi siano i due tipi di acque considerate.

Nella FSRU il cloro attivo, utilizzato in quantità massiccia (dell'ordine di 2 mg/litro) viene abbattuto, neutralizzato dal bisolfito (si forma solfato), al fine di rientrare nei parametri di legge (max 0,2 mg/l allo scarico).

Secondo la letteratura, il cloro se presente nel mezzo acquoso in concentrazioni maggiori di 0.01-0.1 mg L⁻¹ produce effetti letali (Abarnou and Miossec, 1992).

Effetti subletali, quali soprattutto riduzione della crescita o del potenziale riproduttivo, sono osservati a concentrazioni di cloro residuo o di prodotti ossidanti residui nel range 0.01-0.1 mg L⁻¹ (Abarnou and Miossec, 1992).

Inoltre sono state osservate risposte comportamentali nei pesci (Hose et al, 1983) e nei macroinvertebrati mobili che portano ad evitare le zone impattate dagli scarichi con acque clorate.

Nonostante l'ampia capacità diluitiva del corpo d'acqua ricevente, la scarico continuo di acque clorate ha il potenziale di causare impatti ecologici estremamente sfavorevoli (Erickson e Freeman, 1978; Abarnou e Miossec, 1992; Choi et al., 2002; Hoepner e Lattemann, 2003).

I sottoprodotti clorurati rappresentano un pericolo per l'ambiente marino sia per la loro tossicità che per la loro persistenza e potenziale bioaccumulo.

In molti organismi, gli organo-clorurati si comportano da distruttori endocrini (EED), cioè sostanze xenobiotiche che, anche presenti in basse concentrazioni e tali da non provocare effetti evidenti, possono interferire con l'attività del sistema endocrino alterando, con meccanismi di attivazione o inibizione, l'azione degli ormoni naturali e la conseguente regolazione di molti processi metabolici e fisiologici (Depledge e Billingham 1999).

Inoltre, la sostanza organica – presente nell'acqua in ingresso – viene degradata e si combina chimicamente al cloro ed altri alogeni, formando alo-derivati organici: sostanze tossiche, persistenti e mutagene (bromoformio e trialometani, clorammine, alofenoli, ecc.). In letteratura l'immissione di alo-derivati organici è stimata nell'ordine di decine-centinaia di tonnellate all'anno per sito.

Tale condizione non si presenta nell'acqua potabile priva di sostanza organica.

Dato lo stato delle conoscenze, la **Commissione europea**, nella **Direttiva Strategia Marina**, ha adottato la decisione che definisce i criteri necessari per ottenere un buono stato ecologico per i mari d'Europa, tra cui alcuni che riguardano direttamente l'inquinamento chimico. Tra questi il “Descrittore 8” prevede che le concentrazioni dei contaminanti compresi tra le sostanze prioritarie rimangano entro livelli che non diano origine a effetti inquinanti.

Tra le sostanze prioritarie rientrano gli alo-derivati organici quali il diclorometano ed il cloroformio

La ricerca ha dimostrato che i contaminanti persistenti e bioaccumulabili presenti all'interno della catena alimentare incidono sulle specie marine, alcune delle quali sono specie di interesse alimentare per l'uomo.

5.3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di questi studi, già ampiamenti disponibili in letteratura, SNAM avrebbe dovuto valutare gli impatti diretti, indiretti e cumulativi, nel breve e lungo periodo:

- sulla biocenosi del golfo di Piombino (non è stata fatta la Vinca sul posidonio), sulle limitrofe aree marine protette e sulla fascia a terra,
- sugli impianti di itticoltura adiacenti al porto e off-shore,
- sulla qualità dell'acqua di balneazione delle spiagge del golfo di Follonica;

tutti questi obiettivi sensibili con massima attenzione agli eventuali impatti sanitari. Avrebbe dovuto fare un confronto valutativo tra gli impatti di un impianto a circuito aperto con uno a circuito chiuso, quest'ultimo certamente meno impattante. SNAM invece si è limitata a dire che non ci saranno impatti in ambito marino”.

6. Ancora sulle emissioni in atmosfera

Nel par. 6 della relazione integrativa allegata il Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo sono tornati ad analizzare la componente atmosfera e i relativi impatti, alla luce della documentazione integrativa della proponente, rilevando quanto segue:

“Lo Studio di Impatto Ambientale riporta una ricognizione dello stato di fatto di qualità dell'aria, che rappresenta la base di partenza per la valutazione degli impatti, basata esclusivamente sui dati rilevati dalle stazioni della rete fissa regionale ubicate a Piombino, di natura industriale e urbana.

Zonizzazione territorio Regione Toscana nel mq. Air V	Class. Zona e stazione		Provincia e Comune		Nome stazione	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO _x	SO ₂ , O ₃ , H ₂ S	CO	Benzene	IPA	As	Ni	Cd	Pb	O ₃	Class. Zona Ozono	Zonizzazione territorio Regione Toscana O ₃	
Zona costiera	U	F	GR	Grosseto	GR-URSS	X	X	X												
	U	T	GR	Grosseto	GR-Sornino	X		X												
	R	F	GR	Grosseto	GR-Maremma			X												
	U	F	LI	Livorno	LI-Cappello	X	X	X												
	U	T	LI	Livorno	LI-Carducci	X	X	X												
	U	F	LI	Livorno	LI-Via La Pira	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
	S	I	LI	Piombino	LI-Colone	X		X		X		X	X	X	X	X	X			
	U	F	LI	Piombino	LI-Parco S. Marzà	X		X		X		X	X	X	X	X	X			
	U	F	MS	Carara	MS-Colonbarco	X		X												
	U	T	MS	Massa	MS-Marina vecchia	X	X	X												
U	F	LU	Viareggio	LU-Viareggio	X	X	X													

Legenda: F - Fondo, T - Traffico, I - Industriale, U - Urbana, S - Suburbana, R - Rurale.

Data la tipologia di tali stazioni e gli inquinanti monitorati, le stesse non si ritengono idonee a fornire un quadro esaustivo delle condizioni di qualità dell'aria proprie delle realtà portuali, quali quella oggetto di intervento, caratterizzate da una commistione di componenti: traghettistica turistica, componente industriale e movimentazione indotta.

Infatti:

- alcuni degli inquinanti tipici delle realtà portuali non risultano proprio considerati, quali: gli ossidi di zolfo (SOx), i Composti Organici Volatili (VOC) e la frazione fine del particolato (PM2.5 e inferiori);
- il fatto di considerare la sola frazione grossolana delle polveri, determina la mancata considerazione dello specifico contributo delle realtà portuali nella formazione delle frazioni più fini;
- l'esclusiva considerazione dei dati delle stazioni fisse di fondo della rete regionale di monitoraggio, potrebbe determinare un quadro sottostimato delle condizioni di inquinamento proprie dei siti portuali, quale quello in questione.

Data la specificità stessa dei siti portuali, si ritiene che in assenza di una ricognizione sito-specifica rigorosa dello stato di fatto di qualità dell'aria, la valutazione degli impatti perda di validità e affidabilità.

Scendendo, poi, nel dettaglio dell'applicazione modellistica, con riferimento all'ultima versione depositata revisionata, si segnala come in sede di valutazione degli impatti, le ricadute medie annue e giornaliere degli inquinanti permangono confrontate con i corrispondenti limiti normativi, pur considerando anche le soglie più restrittive dell'OMS aggiornate al 2021, sulla cui base gli estensori dello studio hanno valutato gli impatti derivati.

Approccio metodologico che non si ritiene condivisibile, dal momento che non tiene conto dei livelli pre-esistenti di inquinamento del sito oggetto di intervento, cui si “sommano” le ricadute determinate dell'intervento di progetto, determinando pertanto una potenziale sottostima degli impatti.”.

Cordiali saluti

Piombino, 20 ottobre 2022

Il Sindaco
Avv. Francesco Ferrari

Territorio
Ecologia
Recupero
Risorsa
Ambiente

TERRA SRL



Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).
Proponente: Snam FSRU Italia

CONTRODEDUZIONI SULLA DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO

DEPOSITATA DA SNAM NELL'OTTOBRE 2022

Committente: Comune di Piombino		Documento elaborato da: T.E.R.R.A. S.r.l. Dott. Marco Stevanin Dott.ssa Cinzia Ciarallo AUSILIARI Prof. Fabrizio Bianchi Dott.ssa Cinzia Morsiani Ing. Navale Andrea Bortolato Ing. Giovanni Francalanza
Data prima emissione: Ottobre 2022	Revisione: 02	Codice progetto: 22-16-03

TERRA SRL

<p>Dott. Marco Stevanin</p>	 <p>T.E.R.R.A. s.r.l. Territorio Ecologia Recupero Risorsa Ambiente Cap. Soc. Euro 50.000,00 i.v.</p> <p>Sede legale Via Comunale di Camino 84 31046 Osterzo TV Ufficio Galleria Progresso, 5 31022 S. Donà di Piave VE P.I. 03611750260</p>
<p>Dott.ssa Cinzia Ciarallo</p>	

AUSILIARI

<p>Prof. Fabrizio Bianchi</p>	
<p>Dott.ssa Cinzia Morsiani</p>	
<p>Ing. Navale Andrea Bortolato</p>	<p>ING. BORTOLATO ANDREA ORDINE INGEGNERI TV A2400 CAPITANERIA DI PORTO VE 13247</p> 
<p>Ing. Giovanni Francalanza</p>	<p>Ing. GIOVANNI FRANCALANZA ORDINE INGEGNERI della Provincia di PISA N° 1243 Sezione A INGEGNERE CIVILE E AMBIENTALE IPIRISTRIANO DELL'INFORMAZIONE</p> 

INDICE

1. PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO	5
2. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLO STUDIO DI MANOVRABILITA', ALLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E ALLA POSSIBILITA' DELL'OFF-SHORE (a cura dell'Ing. navale Andrea Bortolato)	7
2.1 CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE	7
2.2 STUDIO DI MANOVRABILITA'	8
2.2.1 FSRU	9
2.2.2 LNG carrier	9
2.2.3 Avaria LNG.....	9
2.2.4 Emergenza FSRU	10
2.2.5 Bulk carrier 180 m.....	10
2.2.6 Bulk carrier 300 m.....	11
2.2.7 RoPax.....	11
2.2.8 Meteo considerato.....	12
2.2.9 Riepilogo.....	13
2.2.10 Conclusioni.....	14
2.3 EMERGENZA	15
2.4 OFFSHORE.....	16
3. CONSIDERAZIONI IN MERITO AGLI ASPETTI DI "PREVENZIONE DEI RISCHI DI INCIDENTI RILEVANTI E ATTUAZIONE DEL D.LGS 105/2015" (a cura dell'Ing. Giovanni Francalanza)	18
3.1 DISPOSIZIONI DI LEGGE, NORME E STANDARD DI RIFERIMENTO.....	18
3.1.1 Definizione di incidente rilevante	18
3.1.2 Prevenzione rischi di incidente rilevante.....	18
3.1.3 Il D.Lgs 105/2015 e i porti	19
3.1.4 Prevenzione incendi e rischi di incidente rilevante	19
3.2 FSRU NEL PORTO DI PIOMBINO: UN CASO SINGOLARE E SENZA PRECEDENTI ANALOGHI	20
3.2.1 FSRU di Piombino a confronto con le tipologie prevalenti di ubicazione di rigassificatori in Europa.....	20
3.3 LE NORME TECNICHE APPLICABILI	24
3.4 FSRU E GESTIONE DELL'AREA PORTUALE.....	25

3.5	RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO – RAPPORTO CETENA	26
3.6	ANALISI HAZOP RICHIAMATA NEL RDSP	29
3.7	TRATTAMENTI ANTIVEGETATIVI DELL’ACQUA DI MARE: RILASCI DI SOSTANZE PERICOLOSE PER L’AMBIENTE ACQUATICO	29
3.8	VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL’IPOTESI INCIDENTALE 1R	30
3.9	VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL’IPOTESI INCIDENTALE 10R	31
3.10	SCENARI INCIDENTALI, DISTANZE DI DANNO E PIANO DI EMERGENZA ESTERNO	33
4.	CONSIDERAZIONI SULLE MATRICI “SUOLO E SOTTOSUOLO” E “ACQUE SOTTERRANEE” IN MERITO AL PASSAGGIO DEL GASDOTTO SUL SIN N. 9 “PIOMBINO” (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)	35
5.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULL’AMBIENTE MARINO (a cura della Dott.ssa Cinzia Morsiani)	39
5.1	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA PRESENZA DI EMERGENZE NATURALISTICHE NEL GOLFO DI PIOMBINO	39
5.2	CONSIDERAZIONI IN MERITO AI RILASCI A MARE DEL RIGASSIFICATORE	40
5.2.1	Il rilascio di composti organo-alogenati e gli effetti sull’ambiente marino	42
5.3	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	43
6.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “ATMOSFERA” E RELATIVA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)	45
7.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “SALUTE” (a cura del Prof. Fabrizio Bianchi) 47	
7.1	INTRODUZIONE.....	47
7.2	LO STATO DI SALUTE NEL SIN NON PUO’ ESSERE CONSIDERATO COME INVARIANTE.....	47
7.3	LE VALUTAZIONI DI IMPATTO SANITARIO SONO INDICATIVE DI CRITICITA’	48
7.3.1	Valutazione di impatto relativa ad effetti non cancerogeni (ENC).....	48
7.3.2	Valutazione di impatto relativa ad effetti cancerogeni (EC).....	49
7.3.3	Valutazione di impatto con approccio epidemiologico (HIA)	49
7.4	MONITORAGGIO.....	50
7.5.	CONCLUSIONI	51
8.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA CREDIBILITA’ DEL CRONOPROGRAMMA (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo).....	52
9.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	54

1. PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO

Il D.L. 17 maggio 2022, n. 50 recante “Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti,...”, prevede all’art. 5 “Disposizioni per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione” che

“In considerazione della necessità di diversificare le

fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, fermi restando i programmi di decarbonizzazione del sistema energetico nazionale, le opere finalizzate all’incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente alla data di emanazione del presente decreto, incluse le connesse infrastrutture, costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti”;

lo stesso art. 5, al comma 2 del suddetto Decreto Legge, specifica che *“Per la costruzione e l’esercizio delle opere [...] nonché per la realizzazione delle connesse infrastrutture, l’autorizzazione prevista dall’articolo 46 del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159 [...] è rilasciata dal Commissario [...] a seguito di un procedimento unico, da concludersi entro centoventi giorni dalla data di ricezione dell’istanza”;*

Nell’ambito delle iniziative legate alla realizzazione di nuove capacità di rigassificazione regolate dall’art.5 del DL n.50 del 17/5/2022 e mirate a diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, la Società Snam FSRU Italia in data 29/06/2022 ha sottoposto al Commissario Straordinario di Governo per il Rigassificatore di Piombino specifica istanza autorizzativa per la realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino) tramite l’ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l’allacciamento alla rete di trasporto esistente.

In tale contesto, l’Amministrazione Comunale di Piombino ha incaricato la scrivente Società, assieme ad un gruppo di professionisti con competenze interdisciplinari, di assistere il Comune nella valutazione dell’impatto ambientale, sanitario e sulla pubblica incolumità che l’esercizio del FSRU potrà generare.

Nel merito, è stata redatta specifica perizia contenente “Osservazioni interdisciplinari sul progetto”, che ha messo in luce la presenza, nella documentazione afferente l’Istanza di SNAM, di numerosi vizi di rilievo e lacune sostanziali, tali da determinare un quadro generale di mancata conoscenza, contraddittorietà ed inattendibilità delle valutazioni condotte.

In risposta alla perizia e ai contributi/richieste di integrazione degli Enti competenti coinvolti nel procedimento, SNAM ha recentemente depositato in più riprese (4 ottobre 2022; 7 ottobre 2022; 12 ottobre 2022) diversa documentazione di chiarimento.

Alla luce di tali nuovi contributi forniti dal Proponente, viene qui valutata la bontà delle osservazioni inizialmente redatte, ovvero se le criticità riscontrate rimangano tali anche a seguito delle predette integrazioni.

I paragrafi che seguono riprendono i principali rilievi emersi.

2. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLO STUDIO DI MANOVRABILITA', ALLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E ALLA POSSIBILITA' DELL'OFF-SHORE (a cura dell'Ing. navale Andrea Bortolato)

2.1 CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE

Attualmente sono presenti una banchina lato nord, una banchina lato est ed un'area lato ovest con bassi fondali. Nella banchina lato nord ormeggiano le bulk carrier per il traffico mercantile, la banchina est è quella destinata all'ormeggio permanente, per tre anni, della nave FSRU. Figura 1. Una seconda analisi prevede la nuova banchina ovest, che sarà destinata ad accogliere navi bulk carrier di 300 metri di lunghezza, Figura 2, riducendo lo spazio di manovra di FSRU, navi LNG, bulk carrier attuali. Il CETENA ha effettuato simulazioni di manovra in porto, la relazione è contenuta nel documento "Report n. 14650". Sono state effettuate 45 simulazioni con la conformazione portuale attuale, 7 nella configurazione che include la nuova banchina ovest. Alcuni giorni fa, è stato emesso il verbale della riunione della conferenza dei servizi tenutasi il 07/10/2022, in cui si legge della necessità di prevedere un arretramento della nuova banchina ovest di 50 metri, correlato all'ingombro delle due navi (FSRU e LNG) affiancate. Ciò comporta un aumento dello scavo previsto di circa 450'000 metri cubi di sedimenti.

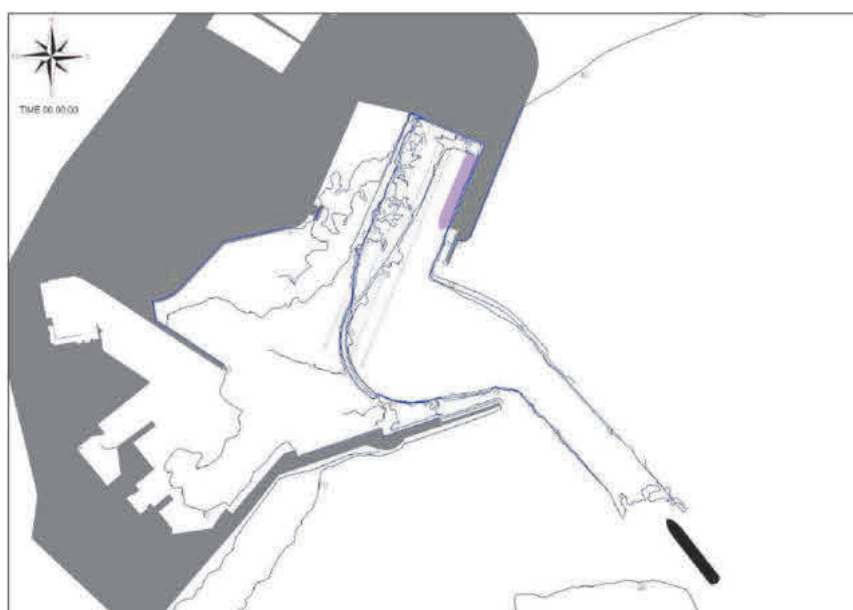


Figura 1: configurazione attuale banchina

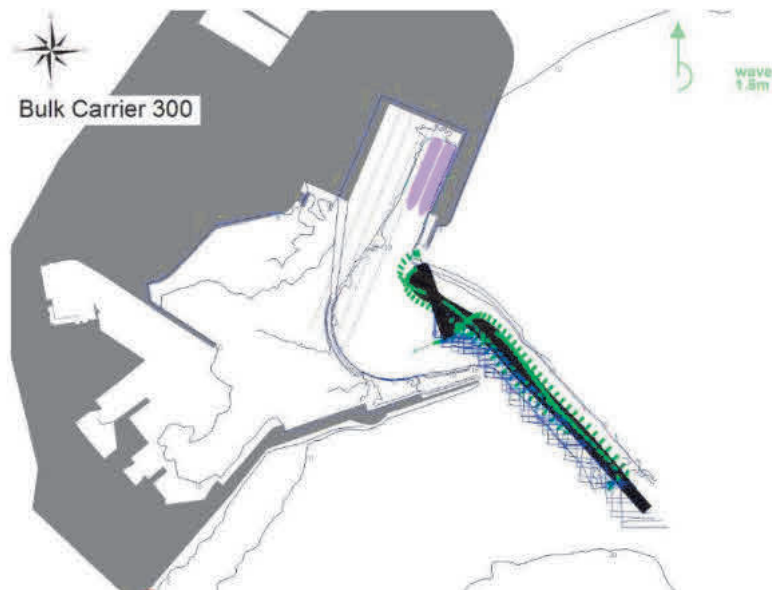


Figura 2: configurazione con nuova banchina ovest

2.2 STUDIO DI MANOVRABILITA'

Il documento "Report n. 14650" riporta lo studio di manovrabilità. In Figura 3 è riportato il riepilogo delle manovre totali eseguite nel simulatore di Genova. In particolare, sono state eseguite 4 manovre con FSRU, 24 con LNG carrier, 16 con una bulk carrier lunga 180 metri, solamente 3 con una bulk carrier lunga 300 metri, ed infine 5 con nave traghetto (RoPax), in condizioni di emergenza, da/per le banchine preposte nel lato sud del porto.

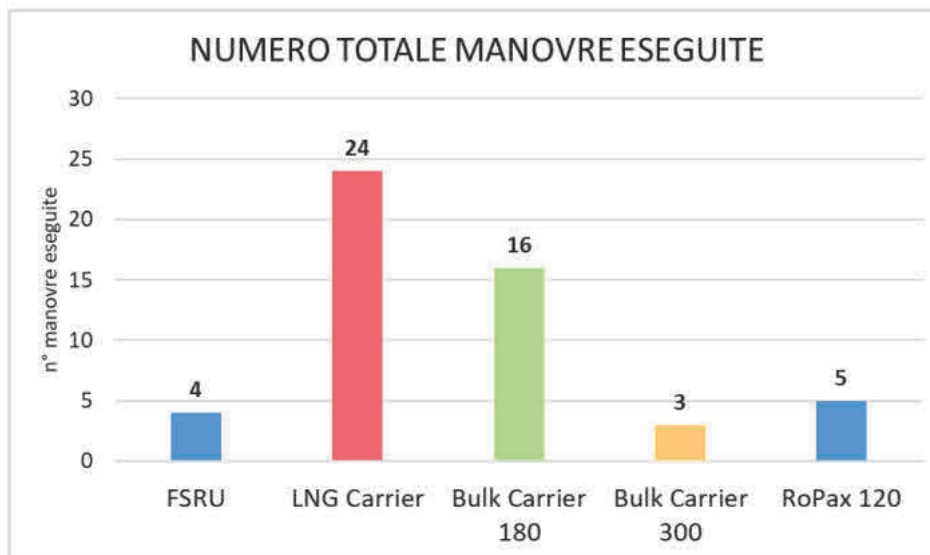


Figura 3: riepilogo manovre eseguite.

2.2.1 FSRU

Per quanto riguarda la FSRU, Figura 4, sono stati effettuati:

- 2 ingressi: Entrambi in assenza di vento
- 2 uscite: una in assenza di vento, una con vento da sud di 25 nodi



Figura 4: FSRU Golar Tundra

2.2.2 LNG carrier

In merito alla LNG Carrier, Figura 5, sono stati effettuati:

- 11 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 descritto al limite della fattibilità, con vento in rotazione e rimorchiatori all'80%
- 7 uscite. Riuscite con un vento massimo di 25 nodi.



Figura 5: LNG carrier

2.2.3 Avaria LNG

Sono state condotte simulazioni con un'avaria alla LNG. In un caso l'avaria non investe la LNG ma consiste nell'emergenza della FSRU, condizione che impone l'allontanamento della LNG.

Con un'avaria alla LNG sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi

- 1 ingresso concluso con incaglio entro 300 metri dalla FSRU con vento massimo di 30 nodi
- 1 uscita riuscita con vento massimo di 25 nodi.

2.2.4 Emergenza FSRU

Nella simulazione di emergenza FSRU, è stato simulato l'allontanamento della LNG con vento massimo di 25 nodi. La manovra è stata descritta come «molto complessa e con margini di sicurezza limitati». In condizioni di emergenza a bordo della FSRU la nave LNG deve tassativamente disormeggiare ed allontanarsi. **In una situazione reale di emergenza, non svolta al simulatore, le condizioni ambientali ed altri fattori influenzano negativamente l'esito della manovra. È da rimarcare il fatto che tutte queste manovre in avaria/emergenza sono state eseguite senza la presenza di altre navi ormeggiate in porto e solo nella configurazione attuale, senza l'ingombro della nuova banchina ovest.**

2.2.5 Bulk carrier 180 m

Si tratta delle navi che attualmente arrivano nella banchina nord.

Sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 al limite con vento in rotazione ed intensificazione, rimorchiatori 80%
- 4 non riusciti con vento massimo 25 nodi
- 5 uscite riuscite con vento massimo 25 nodi
- 1 uscita al limite con vento di 25 nodi.



Figura 6: bulk carrier lunga 180 m

È da notare che il vento non è stato considerato mai superiore a 25 nodi. L'unica simulazione con vento superiore non è stata dichiarata eseguita correttamente.

2.2.6 Bulk carrier 300 m

Sono le navi, Figura 7, che entreranno in porto dopo la costruzione della nuova banchina ovest.



Figura 7: bulk carrier lunga 300 m

Sono stati effettuati:

- 1 ingresso riuscito con vento da 15 nodi
- 1 ingresso fallito con vento da 15 nodi
- 1 uscita riuscita con vento di 25 nodi

Dato il numero esiguo di prove effettuate, lo studio non può considerarsi affidabile. Inoltre, in avaria non sono state effettuate prove.

2.2.7 RoPax

Le RoPax sono le navi traghetto che normalmente ormeggiano nella parte sud del porto, offrendo servizio di trasporto passeggeri e veicoli, Figura 8.



Figura 8: Nave RoPax

Sono state condotte solo le simulazioni in caso di avaria in ingresso o uscita. I due ingressi con avaria sono stati giudicati riusciti con la nave all'ancora all'interno del porto, ad una distanza di 300 m dal rigassificatore. Tale distanza è all'interno dello scenario di danno descritto successivamente, e quindi si trova in una zona di sicurezza dove non dovrebbe sostare alcunché rispetto alla FSRU. Le tre uscite in avaria si sono concluse dando fondo a 400 m dall'impianto FSRU. Tutte e cinque le manovre sono state effettuate con vento massimo di 25 nodi.

2.2.8 Meteo considerato

Le condizioni meteo considerate sono evidenziate in Figura 9e Figura 10. Si nota che il vento massimo preso in esame è pari a 25 nodi, e che sono state effettuate manovre in numero diverso in diverse situazioni di vento. Nel capitolo 5 del [R2] viene indicato che le condizioni di vento e corrente utilizzate per le simulazioni sono state indicate dal Corpo Piloti di Piombino. Tuttavia, non è stata indicata la frequenza durante l'anno. Anzi, questa non è stata tenuta in considerazione. Risulta evidente che non sono state prese in considerazione condizioni di vento superiore a 25 nodi, evento più che plausibile.

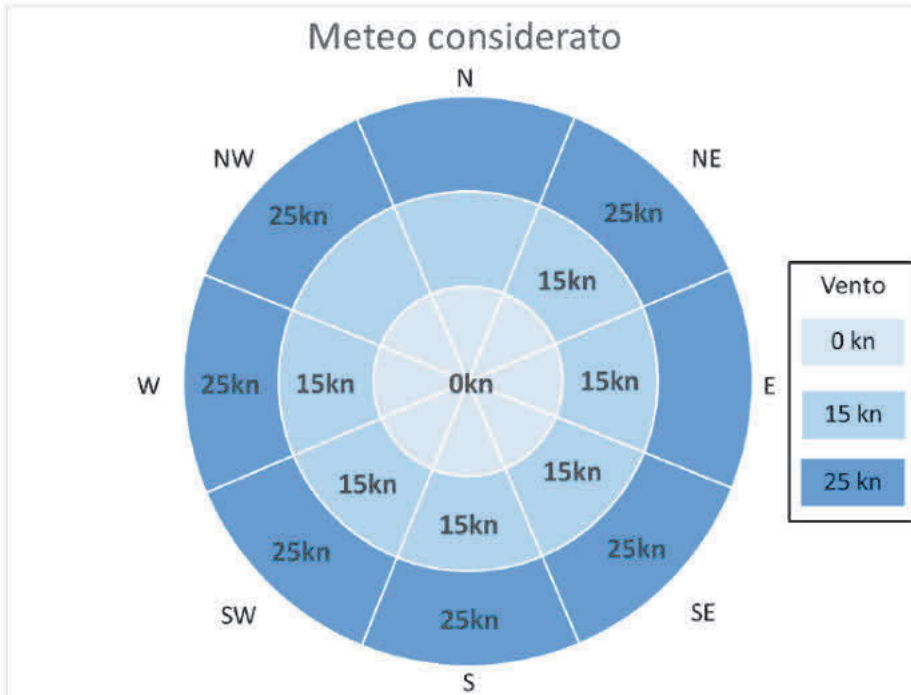


Figura 9: Direzione ed intensità dei venti considerati durante le manovre

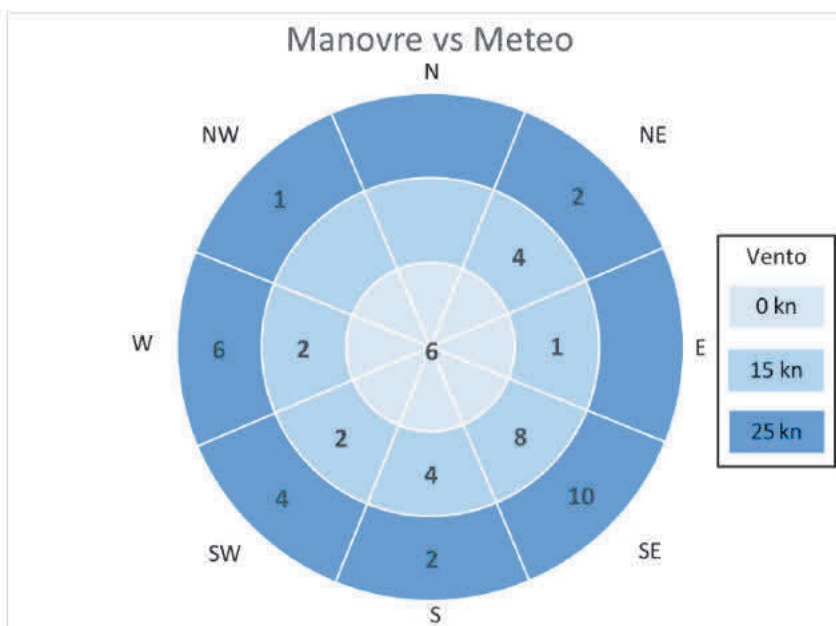


Figura 10: Numero di manovre eseguite al simulatore, associate alla direzione ed intensità del vento.

2.2.9 Riepilogo

Dall'analisi del rapporto del CETENA, è stata creata la seguente tabella riassuntiva delle manovre non riuscite o riuscite al limite.

LNG – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
M130	10	90	Ingresso	FSRU	Attuale
E010	15-30	45-135	Ingresso	FSRU	Attuale
E040	25	270	Uscita	FSRU in emergenza	Attuale
Bulk Carrier 180 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
B010	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B011	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B040	25	270	Uscita	FSRU	Attuale
B060	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B061	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B062	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
Bulk Carrier 300 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
D010	15	180	Ingresso	FSRU+LNG	Nuova banchina ovest
Ro-Pax – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
E090	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
E100	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale

Salta all'occhio come le manovre della LNG sono state effettuate solo con l'attuale configurazione del porto, e per tre volte al limite o non riuscite.

Per quanto riguarda le bulk carrier, anche con vento basso le manovre non sono andate a buon fine con la nave LNG accostata alla FSRU.

Ciò significa che il traffico del porto deve essere completamente rivisto per permettere l'ormeggio e l'operatività del terminal FSRU. Già solo con FSRU senza LNG in operazioni di carico/scarico, l'accesso è limitato. Se è presente anche la LNG carrier, lo spazio di manovra si riduce ulteriormente, conseguentemente all'operatività del porto commerciale.

La bulk carrier da 300 metri è stata l'unica nave provata con la nuova banchina ovest, e con 15 nodi già sono stati rilevate criticità in ingresso.

2.2.10 Conclusioni

Lo studio deve essere ripetuto con tutti i casi perché non sono state effettuate le stesse prove nelle due configurazioni di banchina. Inoltre, non è stato specificato:

- se e quando vengono effettuati i lavori di costruzione della banchina ovest
- se questi interferiscono con l'attività della FSRU
- se avvengono in zona ad alto rischio
- se limitano ulteriormente il traffico nel molo nord (PIM)

In aggiunta:

- non è stata specificata la fonte degli scenari
- non sono stati considerati gli stessi scenari per ogni nave.

In conclusione, si può dire che si tratta di uno studio incompleto, che, nonostante manchi di simulazioni, già presenta situazioni molto critiche, se non infattibili o al limite. È chiaro che il traffico all'interno del porto di Piombino dovrà inevitabilmente subire variazioni.

Citando lo studio del CETENA, la simulazione in emergenza E040 risulta "... molto complessa e con margini di sicurezza limitati", pag 49.

La simulazione in emergenza E040 è la manovra di uscita in emergenza della LNG con vento da 135°, 25 nodi. L'emergenza consiste nell'avaria della FSRU. Nonostante l'uso di 2 rimorchiatori al 100% della potenza (condizione assolutamente da evitare), la manovra è risultata "...molto complessa e con margini di sicurezza limitati".

Non è stata fatta nessuna verifica della manovra di emergenza (avaria della FSRU) con condizioni meteomarine peggiori. Dal momento che, già nelle condizioni provate, la manovra rasenta il limite della fattibilità, si deduce che con condizioni anche solamente di poco peggiorative, la manovra non risulta fattibile.

Inoltre, la manovra è stata effettuata con il porto in configurazione attuale, quindi senza la presenza della nuova banchina OVEST. Dalla traccia dei rimorchiatori, sovrapponendo le due configurazioni, si evince una interferenza tra la rotta dei rimorchiatori e la nuova banchina OVEST.

Non è accettabile dover eseguire una manovra di emergenza non in completa sicurezza. Le simulazioni effettuate denotano carenza di margini di sicurezza nonostante le condizioni meteomarine prese in considerazione siano solo di normale intensità.

Per valutare l'impatto, è necessario avere i dati inerenti allo scenario in emergenza anche nella condizione con nuova banchina OVEST.

2.3 EMERGENZA

In caso di emergenza, è stato considerato un valore di area del danno di 392 m, corrispondente allo scenario 3R: rottura significativa collettore GNL di riempimento FSRU a valle manichette (Rif: Prot. 0315772 del 10/08/2022).

Detta area di danno, rispetto alla FSRU, copre più di metà dell'entrata in porto. In caso di incidente, l'entrata in porto risulterà dunque limitata per più della metà, in situazione di emergenza in cui le navi dovrebbero poter uscire o entrare. Il danno a cui si fa riferimento è il flash fire, ossia: incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile con effetto non esplosivo. Interessa tutte le banchine e il bacino di evoluzione. In caso di emergenza il meteo può essere anche molto più avverso rispetto alle situazioni studiate. Nelle banchine nord e ovest possono essere presenti anche altre navi e personale. Ci si chiede se ne sia stato tenuto conto. Infine, non sono state fornite procedure di disormeggio in caso di emergenza.

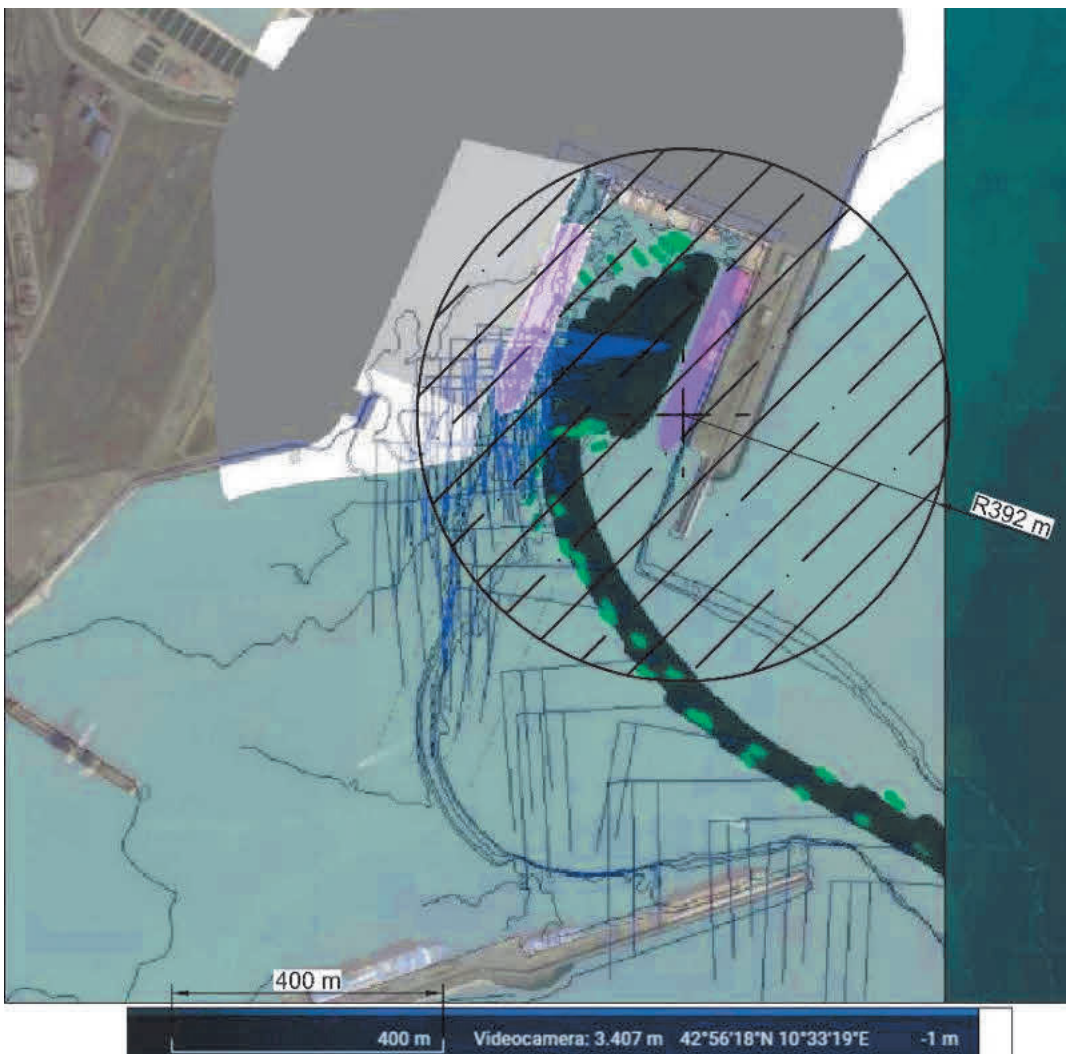


Figura 11: Area del danno di flash fire

2.4 OFFSHORE

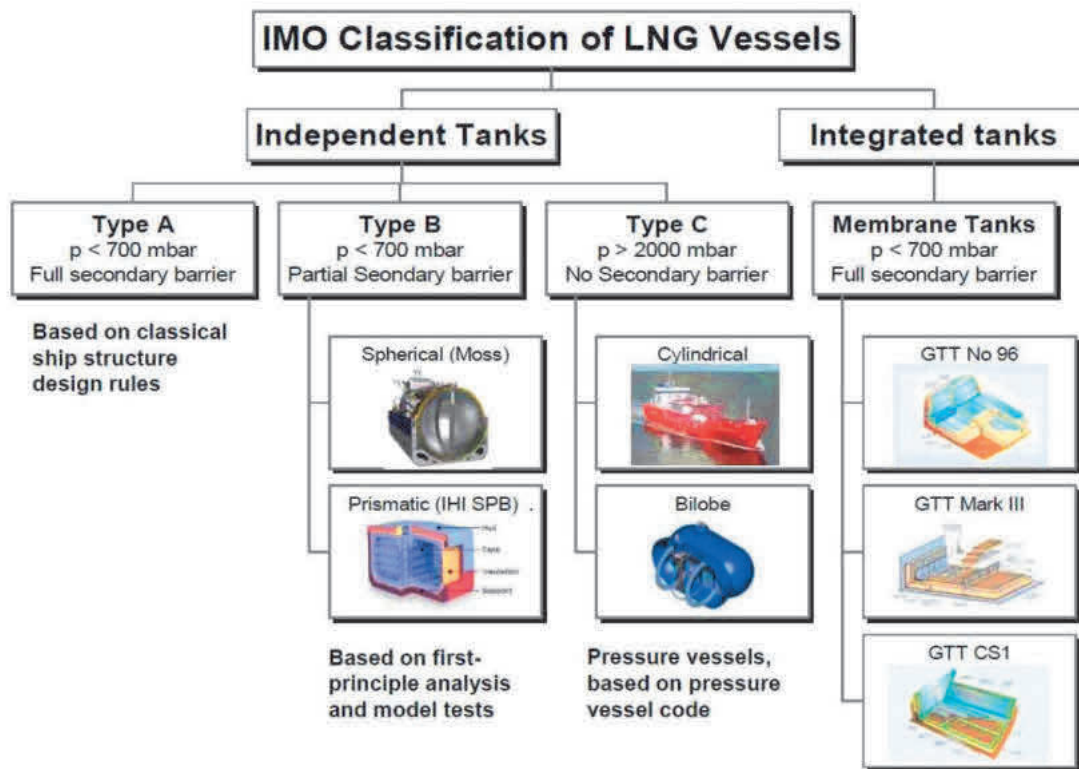


Figura 12: Classificazione dei tipi di cisterne per LNG

Come riassunto in figura 12, le navi con cisterne a membrana come la Golar Tundra sono navi che non resistono a sovrappressioni. Ciò comporta la possibilità di utilizzo delle stesse cisterne solamente se piene o vuote, in normali condizioni di esercizio. Infatti, in presenza di serbatoi parzialmente riempiti, in caso di mare mosso si innesca il fenomeno dello sloshing: il liquido viene agitato per effetto delle onde, e impatta sulle superfici del serbatoio. Quindi, in fase transitoria di riempimento/svuotamento, la nave non può trovarsi in acque non protette, perché può essere soggetta a sloshing.

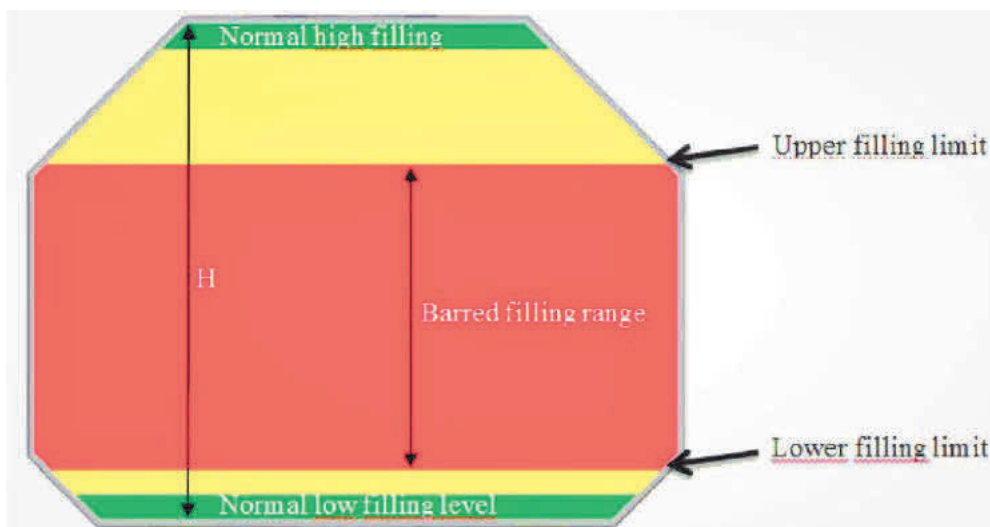


Figura 13: limiti di riempimento standard per navi LNG

In Figura 13 è schematizzata la sezione di una cisterna a membrana, in cui sono indicati con colori diversi i livelli di riempimento. **Qualora il livello di riempimento si trovasse all'interno dell'area rossa, la nave non potrebbe trovarsi in situazioni di mare agitato.**

La normativa che regola la progettazione delle cisterne è la DNV-CG-0158, di cui immaginiamo la nave sia soggetta a classe. **In data odierna non sono ancora pervenuti certificati riferiti alla nave Golar Tundra, se non l'appartenenza alla classe DNV, che regola questi limiti. Se una FSRU è in fase di caricamento o scaricamento offshore, questo non può essere valutato senza tener conto della zona transitoria, a meno che non vengano assegnate forti limitazioni alle condizioni meteomarine per far operare la nave, rischiando di renderla inefficiente. Solitamente, le FSRU con serbatoi a membrane operano in acque protette.**

3. CONSIDERAZIONI IN MERITO AGLI ASPETTI DI “PREVENZIONE DEI RISCHI DI INCIDENTI RILEVANTI E ATTUAZIONE DEL D.LGS 105/2015”

(a cura dell'Ing. Giovanni Francalanza)

3.1 DISPOSIZIONI DI LEGGE, NORME E STANDARD DI RIFERIMENTO

- [1] **D.lgs. 105/2015** – Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose
- [2] **D.P.R. n. 151/2011** - “Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell’art. 49 comma 4-quater, decreto legge 31 maggio 2010, n.78 convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122”
- [3] **D.M. 07/08/2012** - Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151
- [4] **UNI EN ISO 20257-1:2020** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 1: Requisiti generali
- [5] **UNI EN ISO 20257-2:2021** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 2: Questioni specifiche per le FSRU.

3.1.1 Definizione di incidente rilevante

Secondo la definizione contenuta nell’art. 3 del D.Lgs 105/2015, l’incidente rilevante è un evento quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto a sviluppi incontrollati che si verificano durante l'attività di uno stabilimento soggetto al presente decreto e che dia luogo a un pericolo grave, immediato o differito, per la salute umana o l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento, e in cui intervengano una o più sostanze pericolose.

3.1.2 Prevenzione rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne le disposizioni vigenti in materia di prevenzione dei rischi di incidente rilevante (D.Lgs 105/2015), la FSRU si configura come attività di soglia superiore: sono previste, infatti, quantità di gas naturale (80.000 t) superiori alle soglie (200 t) della colonna 3 della tabella della parte 2 dell’Allegato 1 del D.Lgs 105/2015 (si veda riga 18 di tale tabella comprendente anche gas naturale).

Oltre al gas naturale è prevista la presenza di altre sostanze classificate come pericolose secondo i criteri del D.Lgs 105/2015 e cioè:

- gasolio (Marine Gasoil MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzato sia a bordo del FSRU che in banchina a servizio del generatore di emergenza e delle motopompe antincendio

- olio combustibile (HFO RMG 380 - ISO 8217-2010) e Marine Diesel Oil (MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzati a bordo della FSRU come combustibili
- ipoclorito di sodio, utilizzato come antivegetativo nel trattamento dell'acqua di mare necessaria alla vaporizzazione del GNL e altri impieghi

In data 29.09.2022 si è riunito il CTR per l'istruttoria riguardante il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp); non è ancora stato pubblicato l'esito della riunione.

3.1.3 Il D.Lgs 105/2015 e i porti

L'art. 3, comma 2 c) del D.Lgs 105/2015 esclude dall'ambito di applicazione del decreto la movimentazione di sostanze pericolose in acque marittime ("*...trasporto di sostanze pericolose per idrovia interna e marittima o per via aerea, comprese le attività di carico e scarico e il trasferimento intermodale presso le banchine, i moli...*").

L'art.33 del D.Lgs.105/2015 ha abrogato il D.M. 293/2001, applicabile ai porti industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti, e conseguentemente ha rimosso l'obbligo di redazione del Rapporto di Sicurezza Portuale da parte dell'Autorità Portuale / Capitanerie di Porto che copre anche l'ambito degli incidenti rilevanti nelle acque portuali.

L'art. 33 è stato ed è oggetto di discussione e critiche motivate. In ogni caso, varie Autorità Portuali, nonostante l'abrogazione del D.M. 293/2001, continuano ad avvalersi e a tenere aggiornato il Rapporto di Sicurezza Portuale quale strumento efficace di prevenzione dei rischi, valutazione di compatibilità delle attività con la realtà territoriale e pianificazione delle emergenze in area portuale.

In ogni caso, la norma tecnica UNI EN ISO 20257 richiede che le valutazioni estese al bacino portuale, in cui si prevede di installare la FSRU, siano sviluppate già in fase di studio di fattibilità per stabilire se l'area prescelta sia idonea.

3.1.4 Prevenzione incendi e rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne la prevenzione incendi, che è strettamente legata alla prevenzione degli incidenti rilevanti, vale quanto previsto dall'Allegato L del D.Lgs 105/2015. I processi e l'attività di deposito di GNL, in quanto rientranti nel campo di applicazione e nelle definizioni di impianti e depositi del D.Lgs 105/2015, sono valutate nell'ambito delle istruttorie del CTR sopra richiamate; l'altra attività relativa al nuovo tratto di gasdotto, che non rientra nel campo d'applicazione del D.Lgs 105/2015, è assoggettata all'istanza di esame progetto del DPR 105/2015, secondo le modalità del D.M. 07.08.2012 (decreto attuativo del regolamento di prevenzione incendi).

Nel progetto FSRU e connessione alla rete nazionale gasdotti, per il metanodotto è stata predisposta la *Relazione Tecnica per l'Esame del Progetto* (documento REL-PERM-E-00100) specificamente riferita all'attività 6.2.B, reti di trasporto distribuzione gas infiammabili con pressione superiore a 24 bar, dell'Allegato III del D.M. 07.08.2012.

3.2 FSRU NEL PORTO DI PIOMBINO: UN CASO SINGOLARE E SENZA PRECEDENTI ANALOGHI

3.2.1 FSRU di Piombino a confronto con le tipologie prevalenti di ubicazione di rigassificatori in Europa

Già nelle note del 05.08.2022 e del 15.09.2022 si è evidenziato che due fattori assegnano al progetto del FSRU una specifica peculiarità che ha un peso considerevole ai fini della sicurezza:

- a) la presenza di un complesso impiantistico, comprendente un deposito di GNL e un impianto di rigassificazione in area portuale, che, sebbene galleggiante (FSRU), mal si configura come off-shore, non trovandosi in mare aperto ma permanentemente ormeggiato in una banchina del Porto
- b) la natura distintiva del porto di Piombino (fino ad oggi, almeno), come nodo vitale per i collegamenti con l'arcipelago Toscano e fortemente interessato da intenso traffico (traghetti passeggeri, navi per trasporto merci, movimentazioni associate alla logistica dell'acciaieria, ecc.)

In Europa la quasi totalità degli impianti di stoccaggio e rigassificazione di GNL in aree portuali sono del tipo on shore (vedi figura 1); le figure 2 e 3 mostrano il caso di Barcellona e quello di Oristano, dove gli impianti sono fissi e le sole unità galleggianti sono le navi gasiere che periodicamente arrivano in porto per approvvigionare o caricare GNL.

L'unica eccezione in Europa si segnala in Lituania, a Kepleda; altri due impianti galleggianti si trovano in Turchia (Aliaga e Dörtyol). Si tratta, comunque, di aree portuali molto diverse da quella di Piombino (si vedano le figure 4, 5 e 6): la collocazione della FSRU in accosto permanente alla banchina Est del Porto di Piombino ne fa un sostanziale impianto on-shore.

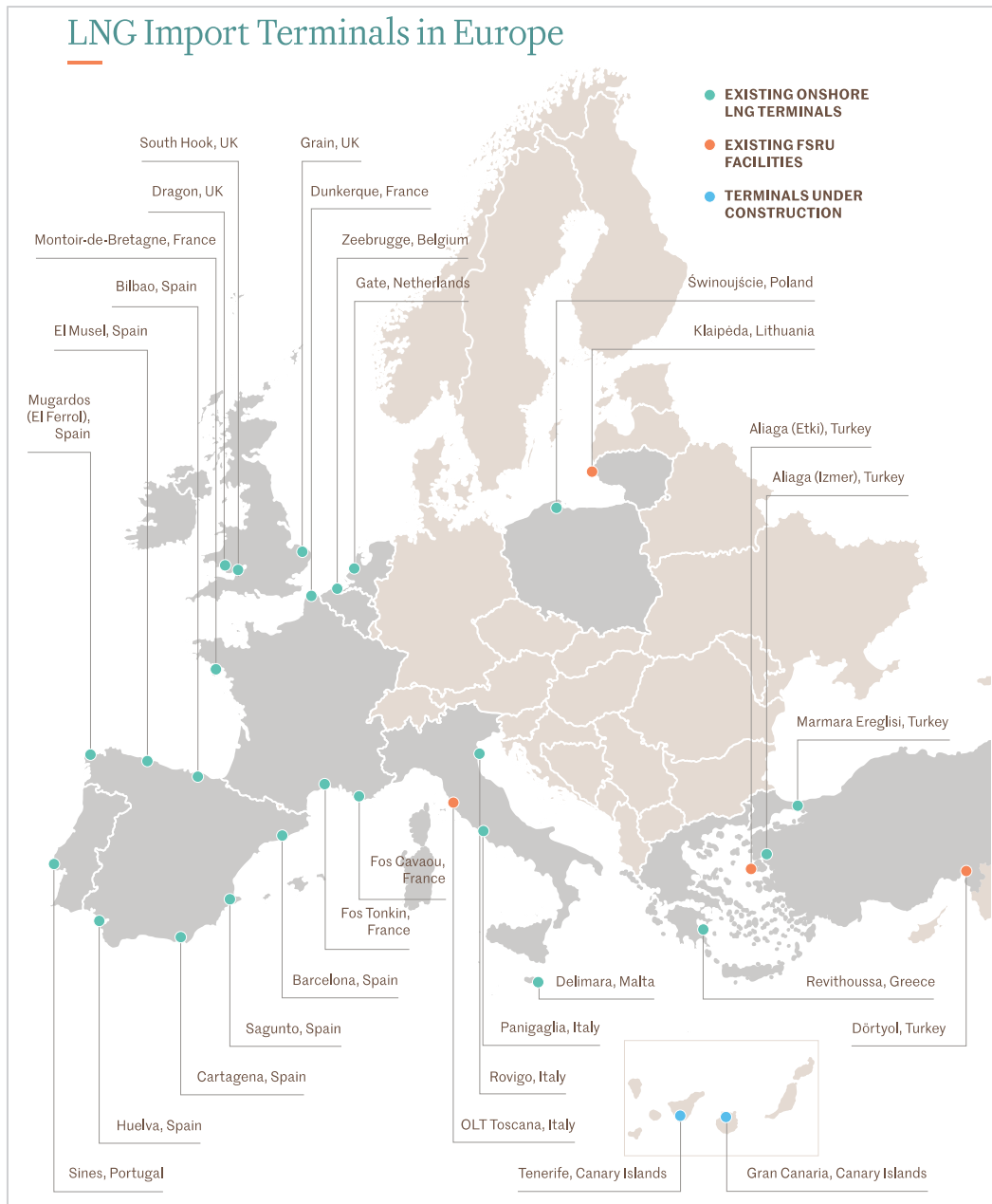


Figura 1: Mappa dei rigassificatori in Europa (fonte King & Spalding)



Figura 2: Deposito e rigassificazione di GNL in terraferma a Barcellona con nave gasiera in fase di carico/scarico



Figura 3: Oristano - Rigassificatore in terra ferma e nave gasiera attraccata che scarica GNL



Figura 4: FSRU nell'area portuale di Klepeida, in Lituania

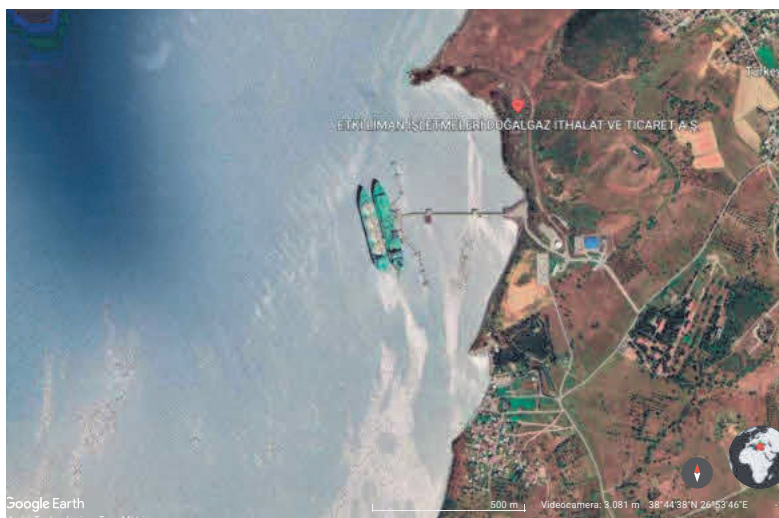


Figura 5: FSRU di Aliaga (Etki) in Turchia



Figura 6: la situazione prevista a Piombino con FSRU in banchina

3.3 LE NORME TECNICHE APPLICABILI

Nella precedente nota del 15.09.2022 abbiamo segnalato come la peculiarità della collocazione prevista per la FSRU reclamasse l'assunzione della UNI EN 1473:2021 fra i riferimenti normativi da adottare; tale norma fornisce anche criteri di accettabilità del rischio. Si osservava, inoltre, l'opportunità di elaborare un'analisi di sicurezza dell'intero bacino portuale, recuperando l'approccio dei Rapporti Integrati di Sicurezza Portuali.

In risposta a queste osservazioni, SNAM FSRU dichiara che, sebbene la FSRU non rientri nel campo d'applicazione della CEN-EN 1473, i livelli di sicurezza adottati sono equivalenti a quelli richiesti dalla norma in questione e sono riconosciuti dalle certificazioni citate al paragrafo C.7.1.2 del RdSp, alle quali rimandano.

SNAM FSRU aggiunge che, *“in merito al confronto tra norma CEN - EN 1473 e progettazione del Terminale”, “la norma citata è stata utilizzata per la progettazione delle installazioni in banchina, che rientrano nel suo campo di applicazione: ad esempio la cortina d'acqua antincendio è stata dimensionata utilizzando come portata specifica 70 lpm/m”*.

Non sono state dichiarate specifiche valutazioni riferibili alla norma citata, relative ai criteri di scelta della posizione dell'attracco della FSRU rispetto al contesto dell'area portuale o all'adeguatezza della banchina di attracco rispetto alla praticabilità di azioni efficaci in risposta ad emergenze e all'accessibilità di mezzi di soccorso; l'analisi di questi problemi viene richiesta dalla UNI EN 1473 già nella fase concettuale del progetto.

Il problema della pertinenza delle norme tecniche si supera certamente citando la UNI EN ISO 20257, parti 1 e 2 (vedi riferimenti [5] e [6] al paragrafo 3.2), nel cui campo d'applicazione, senza alcun dubbio, rientra la FSRU Golar Tundra. La citata norma, infatti, riguarda “Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto”; la parte 1, edizione 2020, è relativa alla “Progettazione di installazioni di GNL galleggianti” e la parte 2, edizione 2021, è relativa alle “Questioni specifiche delle FSRU”.

Il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp), al C.7.10.1.1, evidenzia l'alta affidabilità dei logic solver per i sistemi ESD e F&G che avranno SIL 3 secondo i requisiti della ISO 20257; nel RdSp non ci sono altri richiami espliciti a tale norma.

Limitandosi a considerare solo alcuni aspetti e requisiti fondamentali della UNI EN ISO 20257, si segnalano:

- i criteri di accettabilità del rischio, indicati nell'Annesso A.4 e riassunti nella figura 7, che si possono assumere quando non sono disponibili criteri definiti dalle regolamentazioni locali
- la richiesta di valutare l'idoneità dell'ubicazione del sito nel confronto fra le varie opzioni ipotizzabili, già in fase di studio di fattibilità, e particolarmente quando l'installazione è prevista in aree portuali; la valutazione deve tenere accuratamente conto della densità del traffico marittimo, dei risultati degli studi di manovrabilità, in relazione, in particolare, alle partenze di emergenza, oltre che degli effetti ambientali.

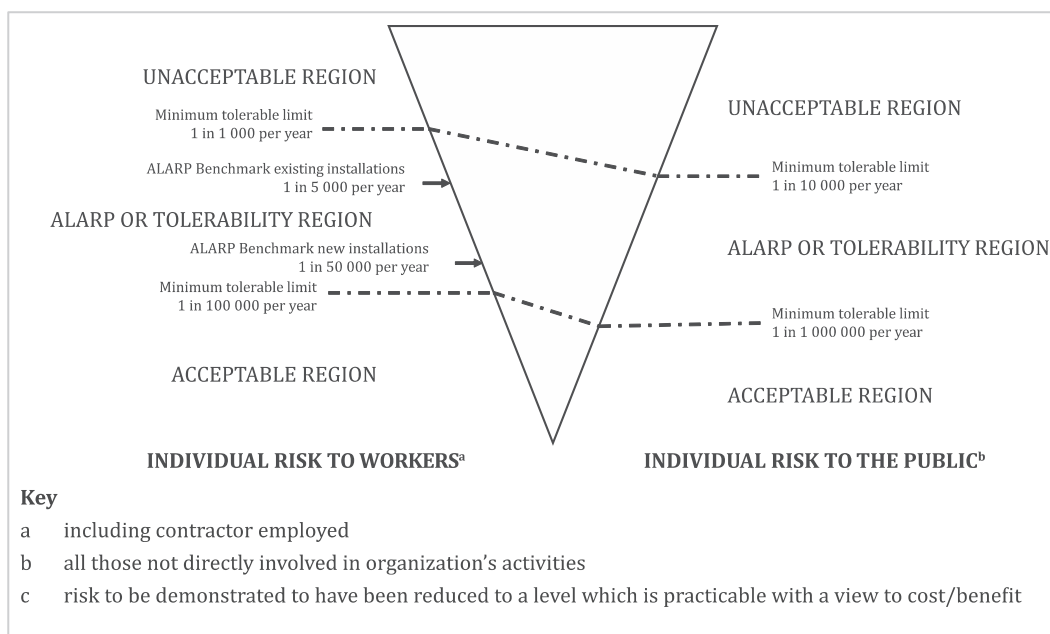


Figura 7: UNI EN ISO 20257-1. Criteri di accettabilità del rischio

3.4 FSRU E GESTIONE DELL'AREA PORTUALE

Adottando l'approccio della **UNI EN ISO 20257** è necessario, pertanto, affrontare, già durante lo studio di fattibilità, tutti i problemi che incidono sull'operatività dell'area portuale e sono vincolanti ai fini della gestione di emergenze, senza rinviarli alle fasi conclusive dei processi autorizzativi.

Né, tanto meno, è possibile rimandare le soluzioni alla stesura del Piano di Emergenza Esterno (PEE), che il Prefetto (art. 21 del D.Lgs 105/2015, comma 5) redige "entro due anni dal ricevimento delle informazioni necessarie da parte del gestore". Nelle considerazioni delle pagine che seguono, risulterà estremamente probabile, se non certo, che le valutazioni d'interesse per pianificare emergenze nell'intero bacino portuale possono determinare forti limitazioni dell'esercizio del porto, fino a modificarne la funzionalità attuale.

Anche sulle base delle precedenti considerazioni, si ribadisce, come già osservato nella precedente nota del 15.09.2022, quanto sia essenziale affrontare la valutazione dei rischi di incidenti rilevanti indotti dalla FSRU e la sicurezza dell'intero porto in termini di studio di rischio integrato dell'intera area portuale.

SNAM FSRU Italia, nel documento REL-VDO-E-00045 di SNAM, "Risposta alle osservazioni interdisciplinari sul progetto" dello scorso 04.10.2022, dichiara la disponibilità a fornire le eventuali informazioni integrative necessarie, secondo le autorità competenti, per la predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza che era previsto dall'abrogato Decreto Ministeriale n° 293 del 16/05/2001.

L'Autorità Portuale, dal canto suo, con la comunicazione del 19.09.2022, ribadisce come, con l'abrogazione del D.M. 293/2001 "sia venuto meno l'obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale posto in capo alle Autorità Portuali o alle Capitanerie di Porto" e, richiama il

comma 9 dell'art. 22, D.Lgs. n. 105/2015, *che stabilisce che ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all'articolo 21 (approvato dal Prefetto). A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto e non, dunque, dall'Autorità di Sistema portuale*". Ciò, come già segnalato all'inizio del presente paragrafo, significa affrontare in ritardo problemi che secondo la norma tecnica applicabile (UNI EN ISO 20257) dovrebbero essere risolti durante lo studio di fattibilità. Rimandarli alla fase di stesura del piano di emergenza esterna, dopo l'avvio dell'esercizio della FSRU, significa posticiparne le soluzioni fino a due anni dopo l'autorizzazione all'esercizio del rigassificatore (cioè appena un anno prima della fine presunta della permanenza autorizzata dell'impianto nel porto!). Una simile procedura, oltre a determinare un pericoloso vuoto di norme da attuare in caso di emergenza, può, verosimilmente, può imporre determinazioni che stravolgono l'identità del Porto di Piombino, non dichiarate all'atto dell'autorizzazione dell'impianto.

Fin da ora è doveroso definire i provvedimenti che si intendono adottare nel Porto in caso di emergenza e per condizioni meteo avverse, anomalie, avarie, manovre errate o difficoltose, incidenti e rilasci accidentali.

3.5 RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO – RAPPORTO CETENA

In risposta alle richieste del CTR sul rischio da fonti mobili è stato fornito il **rapporto CETENA "Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino"** che ha valutato le manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier, tenendo conto del traffico di un'unità tipo traghetto.

Lo studio CETENA non indica esplicitamente le frequenze di traffico, dichiara che i dati sulle condizioni d'onda provengono da uno studio fornito dal Cliente, senza ulteriori precisazioni, e che i dati sull'intensità del vento e corrente sono stati assunti secondo indicazioni dei piloti, senza altri dettagli sulle fonti di dati.

Nelle simulazioni dello studio CETENA sono state principalmente assunte movimentazioni notturne delle navi gasiere, proprio in considerazione della criticità di movimenti diurni in condizioni intenso traffico. Il riconoscimento della criticità di transito diurno delle gasiere evidenzia come sia necessario definire, fin da ora, quale debba essere la regolamentazione del porto con la FSRU in esercizio e quali vincoli dovranno necessariamente essere imposti alla navigazione durante le operazioni di avvicinamento, accostamento, scarico e partenza delle navi gasiere. In tema di rigorose e stringenti norme di sicurezza in presenza di FSRU, peraltro in mare aperto e, quindi, in assenza di esposizione a rischio di attività portuali e comunità urbane, non si può non tener conto delle ordinanze che impongono aree estese di interdizione e limitazione della navigazione, quali l'Ordinanza n.6/2014 della Capitaneria di Porto di Livorno Regolamento delle attività del terminale rigassificatore FSRU Toscana, l'Ordinanza n.63/2008 della Capitaneria di Porto di Chioggia con il Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del terminale marino Adriatico LNG e la Circolare IMO n° SN1/Circ 257 del 11.12.2006 "*Routeing mesasures other than traffic separation schemes*".

Sono state considerate la configurazione del porto e quella con nuovo progetto della banchina Ovest. Riguardo a tale progetto, non ci si può esimere dall'evidenziare che il cantiere per realizzarlo incrementa significativamente i livelli di rischio dell'area portuale, essendo difficilmente compatibile con la FSRU in esercizio; in nessun documento questo problema risulta affrontato.

Le simulazioni CETENA hanno evidenziato la sussistenza di **manovre critiche, non riuscite o riuscite al limite** e, precisamente:

- **manovra riuscita al limite** identificata come **M130**, ingresso LNG carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, manovra svolta simulando una rotazione e incremento progressivo del vento, che da 10kN cresce a 20 kN, 25 kN, 30 kN, 35 kN, e concomitanti rotazioni della provenienza del vento
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E010**: ingresso LNG carrier, avaria rimorchiatore, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 45-135° 15-30 kN
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E040**: uscita LNG carrier ed FSRU in avaria ed emergenza, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN,
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B010**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua passa a distanza molto ravvicinata dalla FSRU, appena 11 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B011**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua della nave passa a 30 m dalla FSRU ma si incaglia a poppa; spazi di manovra ridotti
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B040**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN; distanza minima tra la prua e la FSRU è circa 12 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B060**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN; la nave transita con un angolo di deriva elevato tra la LNG Carrier e il basso fondo. Il rimorchiatore voltato a prua non ha molto spazio per operare. La distanza minima tra la prua della bulk carrier e la LNG Carrier è inferiore a 10 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B061**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN, la nave tocca il bassofondo a poppa. La manovra viene continuata e la nave arriva in banchina. Il rimorchiatore a prua non ha lo spazio di lavorare, al fine della manovra dovrebbe lavorare molto angolato, ma lo spazio risulta inferiore al necessario per farlo
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B062** (ripetizione della B061 provando l'accosto con la dritta in banchina.): ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN. ripetizione della manovra B061. La manovra inizia con la nave già ruotata all'interno del bacino portuale, pronta per procedere in marcia

addietro verso l'accosto; gli spazi risultano insufficienti e la nave si incaglia con la prua sul bassofondo

- **manovra non riuscita** identificata come **D010**: ingresso LNG carrier, vento Nord 180° 15 kN, con nuova banchina Ovest in progetto
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E090**: LNG carrier presente, vento Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax con timone in avaria, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna" del Dipartimento della Protezione Civile)
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E100**: LNG carrier presente, vento Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax in black out, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna " del Dipartimento della Protezione Civile)

Su 39 manovre simulate, 4 manovre non sono riuscite e 8 manovre sono riuscite al limite. Le condizioni meteo più gravose ipotizzate assumono velocità del vento di 35 kN. Il recente evento verificatosi il 18 agosto scorso, con raffiche di vento a circa 140 km/ora (circa 76 kN), peraltro indicativo di fenomeni che tendono a riproporsi con frequenza crescente, pone la necessità di valutare gli effetti di condizioni meteo climatiche avverse particolarmente severe sulla movimentazione e sulla presenza di navi gasiere in porto oltre che sulla sicurezza della FSRU.

SNAM FSRU nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 riconosce i limiti di manovrabilità emersi dallo studio CETENA e si rimette alle decisioni dell'Autorità marittima in merito alle autorizzazioni di transito e operabilità del LNG Carrier.

Il ripetersi di fenomeni climatici particolarmente critici sollecita, inoltre, la rivalutazione dello "sloshing" (movimento del pelo libero di un liquido all'interno del serbatoio) che il proponente ha considerato trascurabile (si veda la risposta 3.12 del documento REL-VDO-E-00026 fornita a tal proposito alla specifica richiesta del CTR), verificando se la protezione delle dighe portuali sia sufficiente a renderlo trascurabile anche in condizioni estreme.

La richiesta del CTR riguardante il Rischio di fonti mobili comprendeva la fornitura di studi sulla valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto con analisi probabilistica e deterministica (frequenze e magnitudo): l'integrazione non fornisce questo tipo di valutazione. Su tale tema, infatti, il proponente ha reso disponibile solo lo studio CETENA, che è centrato sulla "manovrabilità" di gasiere, FSRU, bulk carrier nel porto ma non è finalizzato a stimare la probabilità dell'errore di manovra o gli effetti di urti e collisioni; non sono state prodotte altre valutazioni relative a frequenze di urti e collisioni e relative conseguenze.

In risposta alle richieste del CTR di analisi dei rischi in fase di accosto della gasiera (Shuttle Carrier) e connessione con la FSRU, è stata prodotta un'analisi HAZID che si compone di due Worksheet.

Nel primo dei due Worksheet, in relazione a condizioni meteo con forte intensità di vento e moto ondoso, gli estensori dell'analisi raccomandano una preventiva simulazione di manovrabilità. SNAM FSRU non precisa quando e come sarà svolta tale simulazione.

SNAM FSRU enfatizza la disponibilità di procedure articolate e rigorose (procedura di ormeggio "Mooring operation manual vs LNG carriers - Allegato 2", procedure operative del documento STS 200 del 26/11/2021) che coinvolgono gli equipaggi della FSRU e della Nave Shuttle e l'importanza dell'analisi di rischio, continuamente aggiornata, effettuata fra tutte le parti coinvolte. È quanto meno opportuno richiamare i punti di forza di tali procedure che dimostrano l'effettiva efficacia della Mooring operation manual vs LNG carriers e indicare con quali modalità viene eseguita l'analisi di rischio, chi la promuove (gestore FSRU?), con quale frequenza avvengono gli aggiornamenti.

Non sono state fornite informazioni sulle procedure di disormeggio e allontanamento della LNG Carrier sebbene tali manovre debbano essere effettuate in caso di emergenza, come richiesto dalla UNI EN ISO 20257.

3.6 ANALISI HAZOP RICHIAMATA NEL RDSP

Sia il Rapporto Preliminare di Sicurezza sia le integrazioni (documento REL-VDO-E-00026) prodotte per soddisfare le richieste del CTR sia il documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 non chiariscono le ragioni per cui è stata presentata un'analisi HAZOP relativa ad una nave diversa dalla Golar Tundra, anche se dichiarata gemella, sebbene sia la Golar Tundra la FSRU sottoposta alla procedura di NOF.

In risposta alle richieste del CTR sono resi disponibili e messi a confronto alcuni schemi delle due navi (in qualche particolare le figure fornite presentano differenze; per esempio, linee in uscita da "REGAS Skid 3).

Gli schemi forniti non comprendono l'unità di produzione dell'ipoclorito né depositi e utilizzi dei combustibili impiegati per i servizi (olio combustibile, marine gasoil, marin diesel).

L'analisi HAZOP deve riguardare specificamente il progetto FSRU Golar Tundra.

L'analisi di rischio per l'identificazione delle ipotesi incidentali, condotta con tecnica HAZOP o altra metodologia, dev'essere estesa a tutte le unità in cui sono presenti sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs 105/2015.

3.7 TRATTAMENTI ANTIVEGETATIVI DELL'ACQUA DI MARE: RILASCI DI SOSTANZE PERICOLOSE PER L'AMBIENTE ACQUATICO

Al par. B.3.2.11.3 (pag. 54/230 del Rapporto Preliminare di Sicurezza) si prevede che "La FSRU sia dotata di un sistema di produzione di ipoclorito di sodio attraverso il processo di **elettrolisi dell'acqua di mare**".

Dall'elettrolisi dell'acqua di mare ci si può attendere la formazione di Cl₂, (da assorbire successivamente in soluzione salina per produrre ipoclorito) e la formazione di H₂. Non sono

disponibili dati e informazioni ulteriori sull'impianto, sul processo, su eventuali sfiati di idrogeno e loro collocazione. L'impianto non è nemmeno oggetto di valutazione nel Metodo a Indici.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU scrive che *“il sistema per la produzione di ipoclorito di sodio sfrutta il principio dell'elettrolisi dell'acqua di mare, producendo ipoclorito di sodio in “situ” da immettere direttamente nel sistema idrico”* .

Di questo impianto, tuttavia, si continua a non fornire una descrizione dettagliata, uno schema di processo, un layout che consenta di apprezzarne la posizione sulla FSRU e il suo ingombro.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 si aggiunge che *“Il sistema descritto produce ipoclorito di sodio senza accumulo ed in quantità ben al di sotto dei limiti previsti alla colonna 3 della parte 1 o alla colonna 3 della parte 2 dell'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015. Non essendo pertanto previste quantità di interesse di ipoclorito di sodio, non è tecnicamente sensato ipotizzare rilasci significativi di tale sostanza”*. La quantità di ipoclorito dichiarata nel RdSp è 61,2 tonnellate che corrispondono a circa il 30% della soglia superiore della categoria di pericolo a cui appartiene la sostanza.

3.8 VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 1R

In relazione **all'evento 1R** e, in particolare, alla durata degli scarichi di GNL da Shuttle carrier verso FSRU, è stata prodotta un'integrazione correttiva che conferma e precisa che:

- la singola operazione di trasferimento di GNL verso FSRU dura per 21 ore
- il numero di operazioni annue è 75
- il tempo impegnato in un anno per tali operazioni è stimato in 1600 ore

Nell'integrazione, inoltre, sono stati smentiti i ratei di guasto dichiarati nel Rapporto Preliminare di Sicurezza per la rottura parziale e la rottura totale delle manichette (rispettivamente $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora e $4,00 \cdot 10^{-6}$ occ/ora (acquisiti da tabella 3.19 del TNO Purple Book ed. 2005) e si è dichiarato che sono stati utilizzati valori più appropriati al caso in esame e precisamente $6 \cdot 10^{-4}$ occ/trasbordo (Leak arm-gas tanker) e $6 \cdot 10^{-5}$ occ/trasbordo (Full bore-gas tanker) acquisiti dalla tabella 3.21 del TNO Purple Book ed. 2005.

In base ai dati aggiornati, considerando l'esercizio di 4 manichette in 75 operazioni annue, risulta che:

- la frequenza nel caso di “leak arm-gas tanker” è $1,8 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-4}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)
- la frequenza nel caso di “full bore-gas tanker” è $1,8 \cdot 10^{-2}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-5}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)

Le frequenze associate all'ipotesi incidentale 1R diventano sensibilmente superiori rispetto a quelle riportate nel Rapporto Preliminare.

In base ai **criteri COMAH** richiamati al C4.1.1.3 (pag. 113/230) del Rapporto Preliminare di Sicurezza, **l'ipotesi 1R** ha una classificazione più critica rispetto a quella riportata, risultando "**probabile**" e non "abbastanza probabile".

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU sostiene che la frequenza di rottura della manichetta per operazione non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in esercizio. Il dato di rateo di base di letteratura è espresso in occasioni/trasbordo e riferito a una singola manichetta; l'assunzione di SNAM FSRU non può essere accettata.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

3.9 VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 10R

In relazione **all'evento 10R**, appare contraddittoria la valutazione delle frequenze rispetto ai dati di base assunti.

Nella tabella 53 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (riportata nel seguito) si indica come fonte di letteratura il TNO Purple Book ed. 2005, tabella 3.19, in cui i dati sono espressi in occ/ora; nella successiva tabella 54 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (anch'essa riportata nel seguito) gli stessi dati numerici vengono espressi in occ/anno e, a partire da essi, si sviluppano i calcoli successivi con risultati che appaiono oggettivamente impropri.

Item	Riferimento	Rottura parziale	Rottura totale
		occ/ore	occ/ore
Rottura manichetta pressurizzata	TNO Purple Book Ed. 2005	$4,00 \cdot 10^{-5}$	$4,00 \cdot 10^{-6}$

Tabella 53: Ratei di guasto da letteratura

Ipotesi	Frequenza rottura					f utilizzo	λ_{finale}
	Riferimento	occ/anno per item	n. item	occ/anno	occ/h	h/anno	occ/anno
10R - Manichette flessibili ad alta pressione di scarico da FSRU a metanodotto onshore	Perdita significativa	$4,00 \cdot 10^{-5}$	4	$1,60 \cdot 10^{-4}$	$1,83 \cdot 10^{-8}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-4}$
	Rottura totale	$4,00 \cdot 10^{-6}$	4	$1,60 \cdot 10^{-5}$	$1,83 \cdot 10^{-9}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-5}$

Tabella 54: Determinazione della frequenza di accadimento dell'ipotesi incidentale

Specificamente e coerentemente con le unità di grandezza delle fonti:

- se il dato di letteratura è $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora (rottura parziale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è $3,50 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora x 8760 ore)

- o con 4 manichette in esercizio la frequenza è 1,4 occ/anno (3,50x10⁻¹ occ/anno x 4 manichette)
- se il dato di letteratura è 4,00*10⁻⁶ occ/ora (rottura totale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è 3,50x10⁻² occ/anno (4,00*10⁻⁶ occ/ora x 8760 ore)
 - o con 4 manichette in esercizio la frequenza è 1,4x10⁻¹ occ/anno (3,50x10⁻² occ/anno x 4 manichette)

Le probabilità di rilascio dalle manichette di trasferimento verso il gasdotto crescono significativamente rispetto a quanto riportato nel Rapporto Preliminare di Sicurezza; in base ai **criteri COMAH, l'ipotesi 10R** non è più "abbastanza probabile" e diventa "**probabile**" (circa 1 caso all'anno per la rottura parziale delle manichette e circa 1 caso ogni 10 anni per la rottura totale delle manichette).

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022, SNAM FSRU sostiene che "Il rateo di guasto utilizzato per la valutazione della frequenza, espresso in occ/operazione e relativo ai trasferimenti via mare (Gas tanker, semigas tanker - bracci di carico), considera l'evento di rottura di una singola manichetta e pertanto si ritiene che la frequenza calcolata non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in uso". Si tratta di affermazioni oggettivamente improprie, dato che, nel RdSp per l'evento 10 R i ratei non sono mai espressi in occ/operazione e le manichette in esercizio continuo sono in numero di 4.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

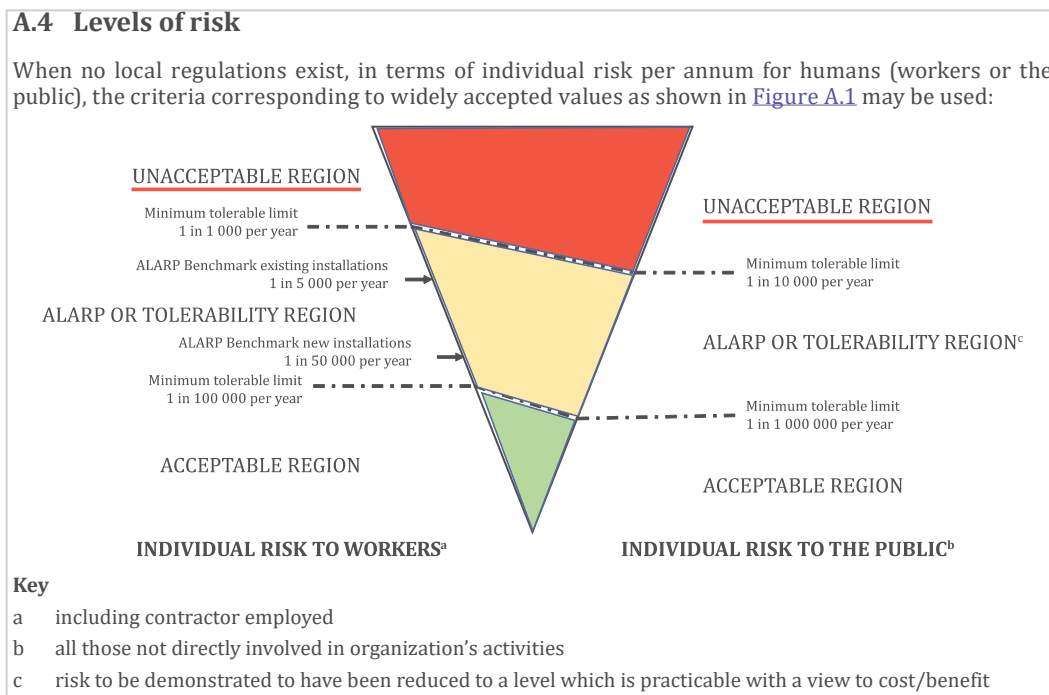


Figura 8: criteri di accettabilità del rischio da UNI EN ISO 20257

3.10 SCENARI INCIDENTALI, DISTANZE DI DANNO E PIANO DI EMERGENZA ESTERNO

L'elaborazione dei piani di emergenza esterna nei territori in cui sono presenti attività a rischio di incidente rilevante mette in primo piano la parte deterministica delle valutazioni dei rischi e, cioè, le distanze di danno; in relazione ad esse le linee guida predisposte dalla Protezione Civile tre zone di riferimento:

- Prima Zona o “Zona di sicuro impatto” caratterizzata dal raggiungimento di soglie di elevata letalità per le persone:
 - o 0,3 barg o 0,6 bar per spazi aperti nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 12,5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire, r
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori al limite inferiore di infiammabilità nel caso di nubi di vapori infiammabili (Flash Fire)
- Seconda Zona o “Zona di danno” caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni irreversibili:
 - o 0,07 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori alla metà del limite inferiore di infiammabilità nel caso di nubi di vapori infiammabili (Flash Fire)
- Terza Zona o “Zona di attenzione” caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni reversibili:
 - o 0,03 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 3 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione da definire caso per caso nel caso di nubi di vapori infiammabili (Flash Fire), di frequente assunta con estensione pari al doppio di quella della seconda zona.

Riguardo alla predisposizione del Piano di Emergenza Esterno per la FSRU, è particolarmente significativo lo scenario di Flash Fire associato all'evento incidentale 3R. La figura 9 mostra i perimetri delle aree di danno dei diversi scenari incidentali che possono essere originati.

La distanza che definisce la “Zona di danno” entro la quale le persone esposte possono subire lesioni irreversibili per effetto del flash fire interessa circa il 50% dell'accesso all'area portuale. In caso di Flash Fire, si prospetta, quindi, una grave situazione di emergenza non compatibile con natanti in transito, in ingresso e uscita dal porto, particolarmente rilevante se si considera la frequenza del passaggio dei traghetti che, in stagione estiva, è di uno ogni 4 minuti.

Appare evidente come la gestione di situazioni di emergenza di tale criticità non ammettano valutazioni rinviabili e debbano essere esaminate nella fase di studio di fattibilità del progetto, così come richiede, peraltro, la UNI ENI ISO 20257; inoltre, devono costituire un passaggio fondamentale del processo autorizzativo.

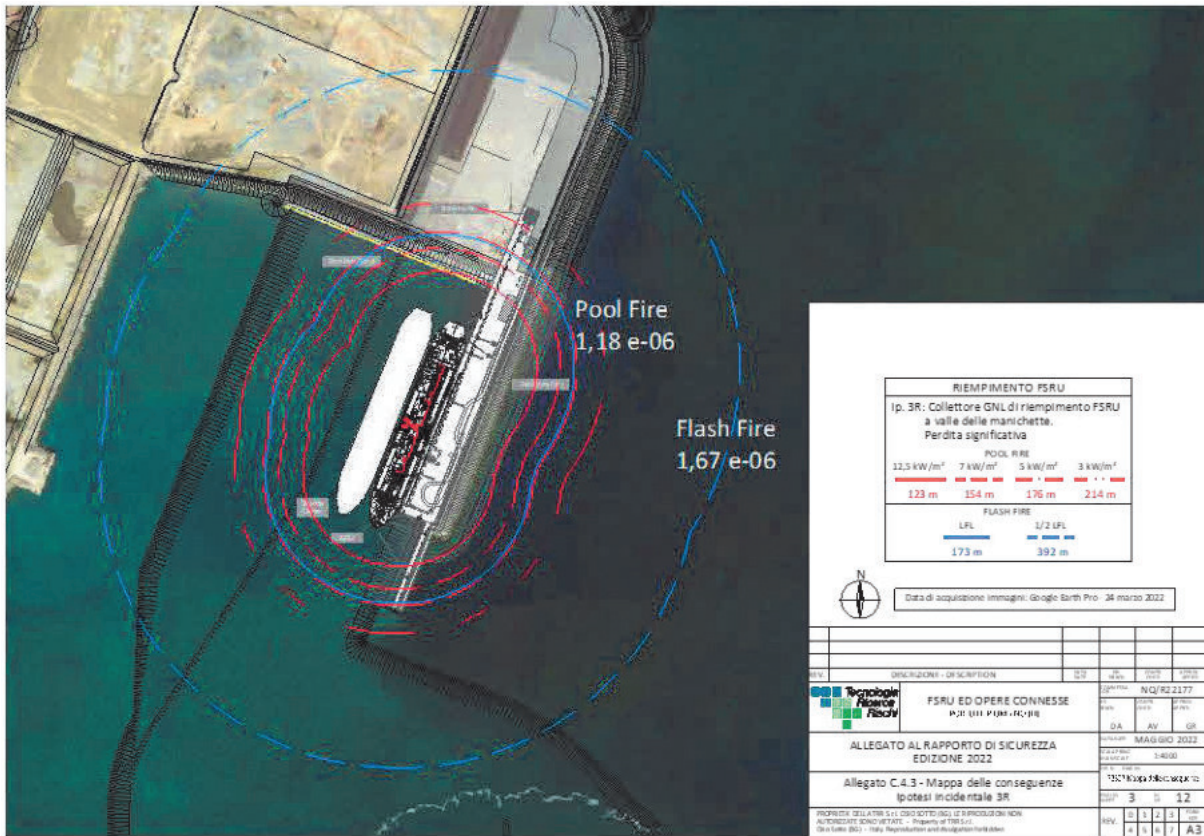


Figura 9

4. CONSIDERAZIONI SULLE MATRICI “SUOLO E SOTTOSUOLO” E “ACQUE SOTTERRANEE” IN MERITO AL PASSAGGIO DEL GASDOTTO SUL SIN N. 9 “PIOMBINO” (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)

Il tracciato del gasdotto di collegamento dalla nave FSRU alla Rete Nazionale Gasdotti interferisce con il SIN di Piombino, per circa 2,5 km con l’area a terra del SIN e per circa 1,7 km con la parte a mare. La rimanente parte, per una lunghezza di circa 4,7 km, si sviluppa su area agricola.

L’intero tratto, per una lunghezza complessiva di circa 9 km, risulta interrato, sia per la parte a mare che per la parte a terra, ad eccezione del primo tratto in banchina con percorrenza fuori terra (lunghezza 465 m).

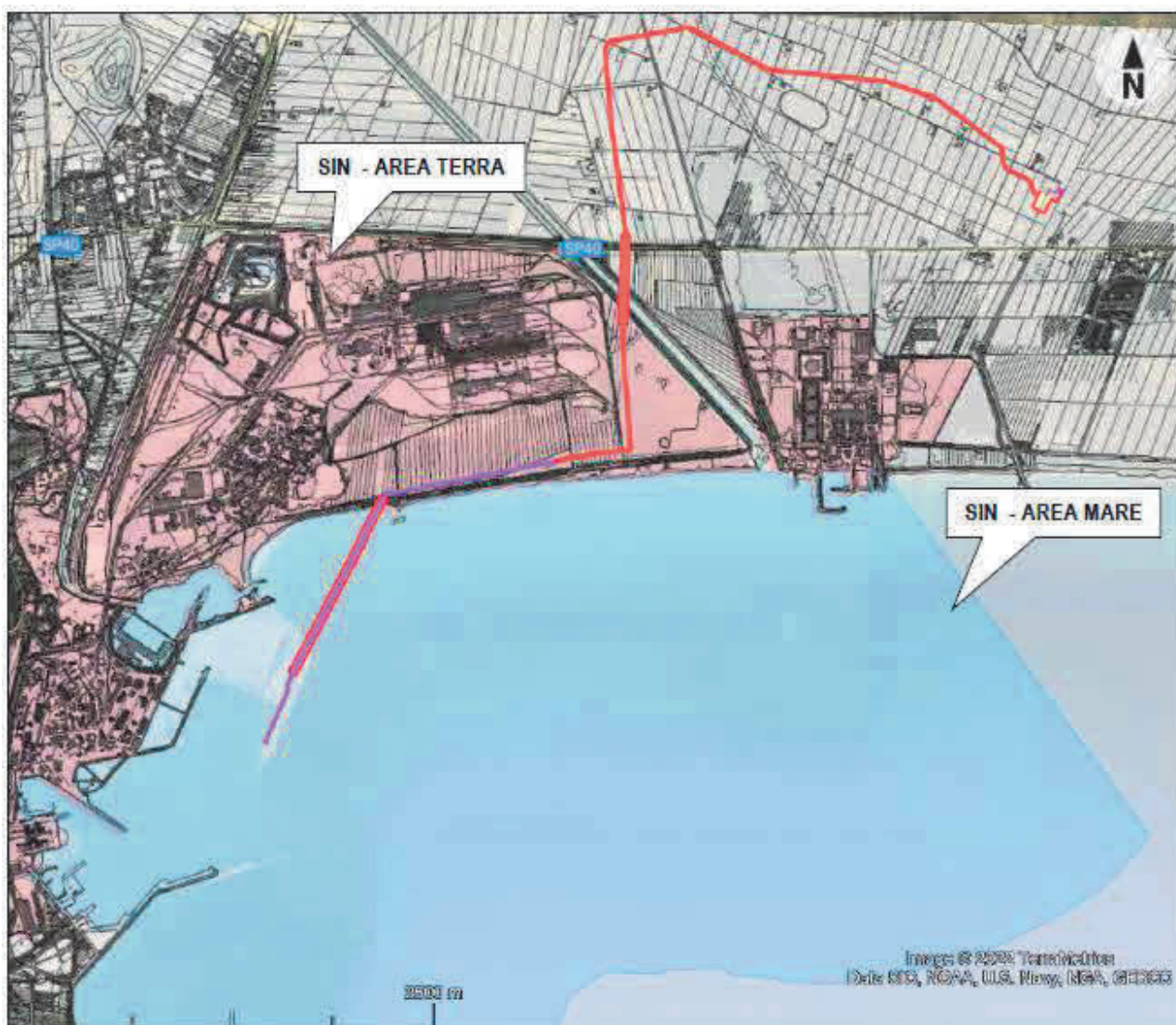


Figura 3-2: Interferenza tra SIN di Piombino ed opere in progetto

Lacune sostanziali nella trattazione e nel grado di approfondimento con il quale sono state affrontate le tematiche, sono invece state riscontrate nell’ambito della parte di tracciato

interferente con il SIN, soprattutto alla luce dell'accertato stato di compromissione ambientale del sito, con elevati livelli di contaminazione diffusa sia nei suoli che nelle acque di falda (secondo quanto dichiarato nella scheda del SIN 9 "Piombino" pubblicata nel portale del MITE).

In particolare, in base ai risultati delle indagini eseguite in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione, è stato rilevato:

- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA ed idrocarburi pesanti nei suoli (soprattutto nell'area dell'Ex Stabilimento Lucchini, compresa l'area in concessione demaniale che risulta interessata dal passaggio del tracciato del gasdotto per una lunghezza di circa 1,5 km);
- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA, Alifatici Clorurati Cancerogeni e non cancerogeni, Organoalogenati, Idrocarburi totali espressi come n-esano e PCB nelle acque sotterranee;
- superamenti del Valore di Fondo Naturale dell'Arsenico, delle CSC col.A per Zinco ed Idrocarburi Pesanti nei sondaggi più prossimi al percorso del tracciato del gasdotto eseguiti nell'area Demanio 1 in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione;
- la presenza nei sedimenti marini antistanti le aree di proprietà e in concessione demaniale dell'ex stabilimento Lucchini SPA, delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche svolte storicamente nel sito.

Dall'ultimo aggiornamento sullo stato delle procedure per la bonifica dei terreni e delle acque di falda (febbraio 2019) emerge come le aree interessate dal passaggio del gasdotto non risultino ad oggi bonificate, essendo stata attuata la sola caratterizzazione.

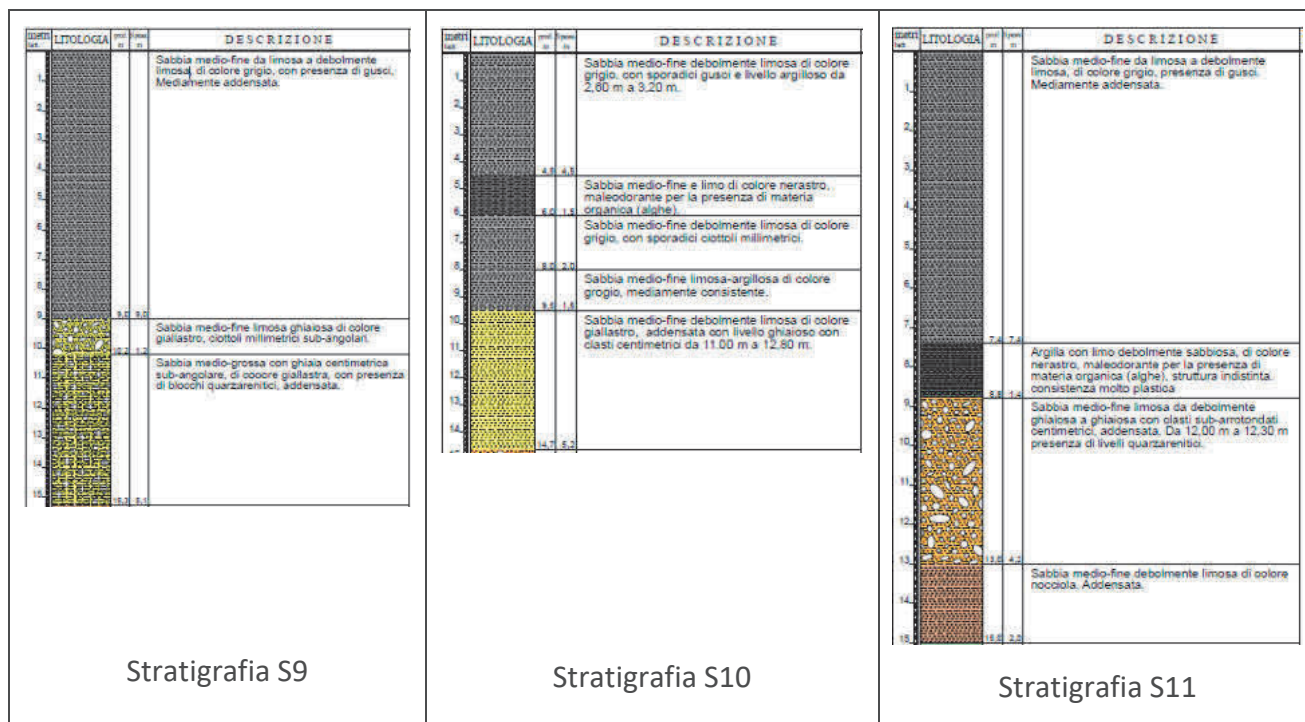
Data la grave situazione di inquinamento presente, si ritiene doverosa l'effettuazione di uno studio di valutazione dell'interferenza delle attività di scavo per la posa della condotta sullo stato di contaminazione del SIN in questione.

Impatti, la cui trattazione è stata trascurata a priori nello Studio Ambientale depositato dal Proponente (REL-SIA-E-00001), ed affrontata in modo fin troppo superficiale nella documentazione integrativa datata 30/08/202, nonché nuovamente trascurata nella recente documentazione di chiarimento depositata.

In particolare, non risultano valutati e/o affrontati con il dovuto grado di dettaglio e di attenzione:

- **gli impatti dell'attività di attraversamento mediante "Direct Pipe" sullo stato di contaminazione dei sedimenti marini e l'eventuale risospensione dei contaminanti nella colonna d'acqua conseguente alla seppur ridotta movimentazione dei sedimenti conseguente alla tecnologia di scavo adottata. Fenomeno che merita adeguata attenzione vista la vicinanza del punto di presa delle acque a servizio dell'impianto di itticultura (Agroittica Toscana) e la vicinanza con un tratto di spiaggia balneabile, nonché l'accertata presenza nei sedimenti delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche che venivano svolte nel sito.**

Data la natura litologica dei sedimenti attraversati ed il relativo grado di compattezza, come emerso dai sondaggi eseguiti dallo stesso Proponente, la spinta di perforazione, sebbene avvenga in profondità, potrebbe determinare la insorgenza di FESSURAZIONI con potenziale risospensione di composti inquinanti nella colonna d'acqua.



Aspetto completamente trascurato nella documentazione depositata.

– **Gli impatti dell'attività di scavo sullo stato di contaminazione delle acque sotterranee.**

Dalle misure piezometriche effettuate dal Proponente, i cui esiti sono riportati nella tabella che segue, è emerso come la falda, soprattutto nel tratto di tracciato parallelo alla linea di costa, sia estremamente superficiale, con profondità medie di circa - 0,5 m dal p.c. .

ID Punto d'acqua	Comune	Coord. X	Coord. Y	Distanza dal tracciato (m)	Quota topografica in corrispondenza delle letture del livello di falda (m s.l.m.)	Livello di falda da p.c (m)
P1	Piombino	42.953187	10.571602	30.0	0,60	- 0,76
P2	Piombino	42.954060	10.574497	12.0	0,65	- 0,40
P3	Piombino	42.954197	10.575944	35.0	0,68	- 0,30
P4	Piombino	42.954597	10.578083	47.5	0,70	- 0,35
P5	Piombino	42.955846	10.579250	49.0	0,95	-0,80
P6	Piombino	42.956127	10.580967	37.5	1,20	-0,30
P7	Piombino	42.956098	10.583113	47.0	1,35	-0,20
P8	Piombino	42.975886	10.602628	54.0	2,95	-

Ora, alla luce della profondità di scavo prevista per la posa del gasdotto

Tratto	Prof. scavo della trincea (m da p.c.)
Condotta DN 1200 - da PK 1+683 a PK 2+780 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	2,11
Condotta DN 650 - da PK 2+780 a PK 4+040 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c. - da PK 4+610 a PK 8+863 (area esterna al SIN), copertura 1.5 m da p.c.	1,56 2,15

è evidente che l'acquifero, essendo molto superficiale, sarà intercettato dalle operazioni di scavo.

Ciononostante, lo stato di qualità delle acque sotterranee non risulta essere stato minimamente investigato e tantomeno valutata l'interferenza delle operazioni di scavo del gasdotto con l'accertato stato di contaminazione della falda.

Ad aggravare ulteriormente la situazione, si segnala la prevista realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, non comprese nella documentazione progettuale depositata e di cui si è venuti a conoscenza solo dalla nota dell'Autorità di Sistema Portuale allegata al Verbale di CdS del 7/10/2022, ricadenti all'interno del comparto del SIN a mare, i cui impatti, in termini di movimentazione di sedimento contaminato, non sono stati valutati e di cui ad oggi non è stato presentato alcun elaborato progettuale.

5. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULL'AMBIENTE MARINO (a cura della Dott.ssa Cinzia Morsiani)

5.1 CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA PRESENZA DI EMERGENZE NATURALISTICHE NEL GOLFO DI PIOMBINO

Uno studio dell'ICRAM (ora ISPRA) riporta la distribuzione delle biocenosi bentoniche al largo di Piombino.

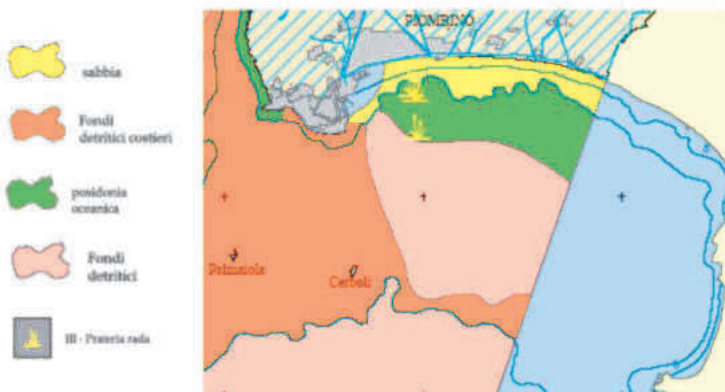


Figura 5.8: Composizione del fondale a largo del Porto di Piombino



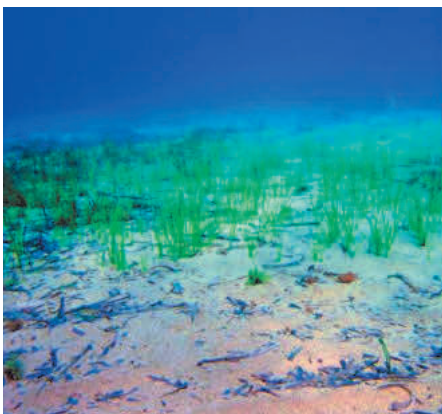
Figura 7.6: Prateria di *Posidonia oceanica* (<https://medwet.org/2017/10/mediterranean-posidonia/>)

Come si vede, la distribuzione della prateria di *Posidonia* arriva fino praticamente al porto di Piombino, anche se viene definita prateria rada.

Dal momento che le praterie di *Posidonia* sono riconosciute come habitat prioritario dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, doveva essere esperita la procedura di Valutazione di Incidenza (VINCA) del progetto sullo specifico habitat prioritario segnalato.

Procedura che doveva essere attivata anche a prescindere dalla presenza di un'area SIC perimetrata, e che nel caso di specie non risulta essere stata effettuata, con conseguente grave vizio procedurale.

Nelle vicinanze dell'area del Porto, sono inoltre, state censite altre specie protette, quali:



Cymodocea nodosa

Il prato di *Cymodocea nodosa* è incluso in:

- Appendice I della Convenzione di Berna: "specie di flora rigorosamente protette"



Pinna nobilis (presente sui fondali sabbiosi antistanti il porto di Piombino, tra 6,6 m e 11,8 m di profondità). Questa specie è inclusa in:

- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”);
- Allegato II della Convenzione di Berna
- Allegato IV della direttiva 92/43 CEE Habitat: “Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”



Cladocora caespitosa (presente sui fondali antistanti i moli del porto di Piombino tra 6,6 m e 11,8 m di profondità).

Questa specie è inclusa in:

- Appendice II Convenzione di Berna “specie di fauna rigorosamente protette”;
- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”)

Nonostante la presenza di biocenosi marina tutelata nelle aree antistanti il porto di Piombino, nulla è stato fatto sulla valutazione degli impatti dovuti al rilascio di acqua fredda e contaminata da NaClO nelle aree da essa popolate.

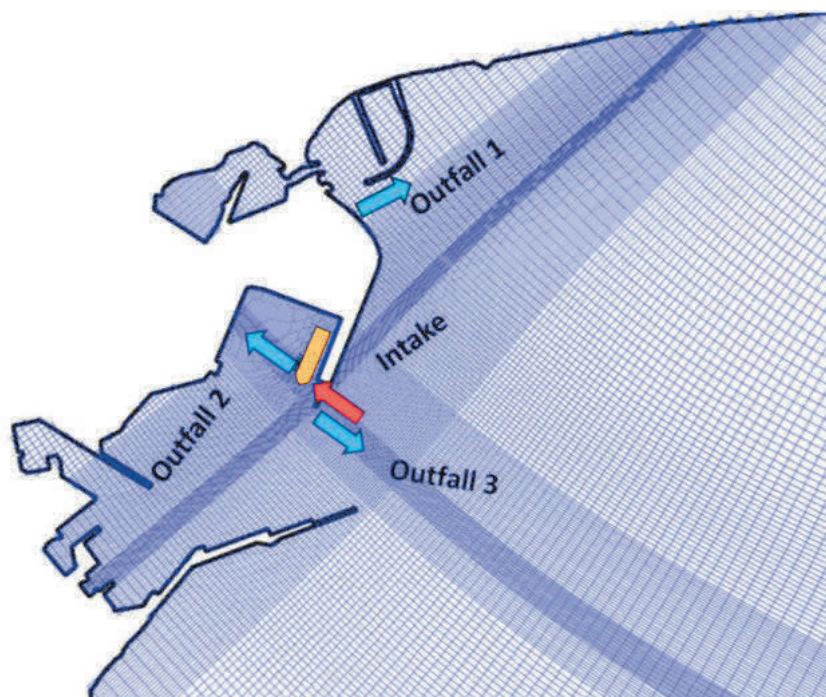
5.2 CONSIDERAZIONI IN MERITO AI RILASCI A MARE DEL RIGASSIFICATORE

Il processo di rigassificazione del gas previsto nel progetto è del tipo “a circuito aperto”, ovvero richiede calore che viene sottratto all’acqua di mare.

Questa, contenendo microrganismi, deve essere sterilizzata per evitare la formazione di incrostazioni che potrebbero danneggiare gli scambiatori. **Per questi motivi l’acqua rilasciata avrà una temperatura di -7 °C, rispetto a quella prelevata, e un contenuto di ipoclorito di sodio (candeggina), addizionato, in concentrazione pari a 0,2 mg/l.**

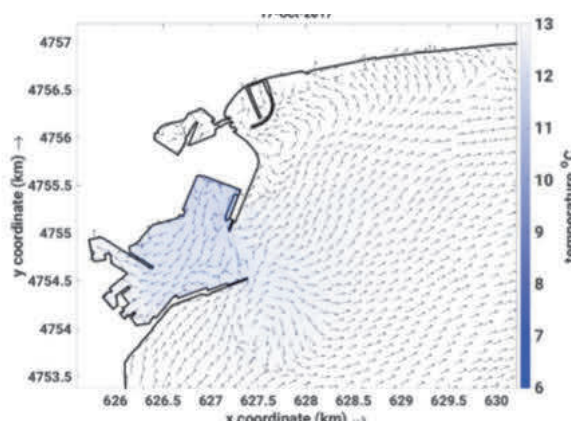
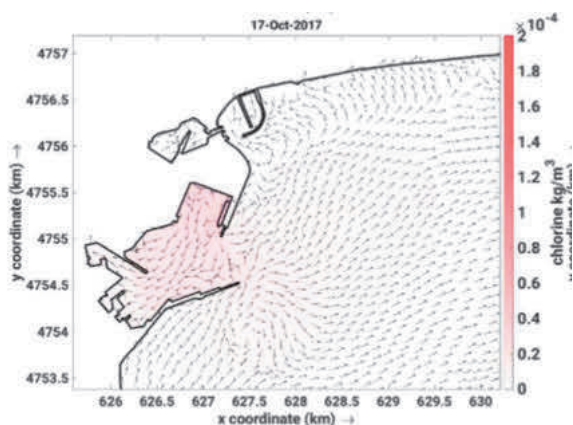
In termini quantitativi, considerando che gli scambiatori di calore prelevano e rilasciano 18.000 m³/h di acqua di mare, è **stimato che ogni giorno verranno rilasciati a mare 86,4 kg di candeggina, pari a circa 31,5 tonnellate/anno.**

Secondo la figura che segue, il rilascio sarà condotto secondo l’opzione 2, ovvero interamente all’interno del porto. L’opzione 1 è stata scartata in quanto prossima al punto di presa dell’itticoltura, come anche scartata l’opzione 3.



Per quanto attiene agli studi svolti per conto del Proponente (dall' Università di Genova), questi si sono concentrati quasi esclusivamente sull'utilizzo di modelli di dispersione degli inquinanti (temperatura e NaClO).

Secondo questi modelli, la dispersione, nell'arco di una settimana (finestra temporale considerata) raggiunge valori vicini allo zero già in prossimità della rada portuale.



Lo studio perciò così conclude:

«Gli ordini di grandezza delle variabili in gioco permettono di ribadire, con adeguato margine di certezza, come non si rilevino criticità significative da un punto di vista ambientale per l'area in esame, e come l'effetto cumulato sul periodo di vita utile della struttura non comprometta la qualità chimica dell'acqua né, in particolar modo, condizioni le attività di piscicoltura.»

Nel merito di tali conclusioni, alcuni dubbi sorgono circa l'effettivo accumulo degli inquinanti all'interno di in un'area portuale schermata e con basso ricambio d'acqua e anche nelle zone esterne in condizioni particolarmente avverse.

Quello che è certo è che nulla è stato scritto sulla valutazione degli impatti conseguenti alla dispersione degli inquinanti e sulla comparazione della FSRU di Piombino con casi analoghi esistenti.

In proposito, si cita il caso del rigassificatore off-shore di Porto Viro («circuitto aperto» analogo alla FSRU di Piombino).

CASO: Rigassificatore off-shore di Porto Viro. Nel 2010 **banchi di schiuma** ricoprono il mare nell'area attorno all'impianto e fino alla costa distante 15 km.

SPIEGAZIONE: ISPRA ha svolto delle campagne di indagine sul GNL di Porto Viro, ed è emerso che «c'è correlazione tra la formazione di schiume, nell'acqua di mare utilizzata nel circuito di scambio termico, e la presenza di sostanze tensioattive di origine naturale, che deriverebbero dal rilascio di materiale intracellulare di microorganismi naturalmente presenti in mare, sottoposti a stress meccanico nel circuito di scambio termico».

A prescindere dalla formazione o meno di schiume questo processo porta alla distruzione completa delle cellule viventi che vengono prelevate con l'acqua.

Nello specifico, le acque rilasciate da un rigassificatore sono sterilizzate non solo per lo shock meccanico e termico ma anche per l'aggiunta diretta di ipoclorito di sodio che svolge appunto una funzione antifouling.

Tutto ciò comporta la perdita quasi totale delle forme di vita veicolate dall'acqua (uova, larve e avannotti, organismi planctonici) con probabili effetti negativi anche sulla pesca e l'itticoltura.

Queste azioni rendono pertanto l'acqua di mare (nel caso di specie si tratta di ben 157,68 milioni di m³/anno) inutilizzabile per i servizi ecosistemici che la stessa rende all'ambiente: habitat per le comunità planctoniche e pelagiche, processi di autodepurazione, regolazione dei cicli biogeochimici di fosforo/azoto/carbonio, assorbimento di CO₂.

Inoltre si induce artificialmente la selezione di quelle forme batteriche resistenti al processo di clorazione, formanti biofilm. (Documento del WWF di Trieste «L'utilizzo di acqua di mare negli impianti di rigassificazione del Gnl. »)

5.2.1 Il rilascio di composti organo-alogenati e gli effetti sull'ambiente marino

Nei documenti di SNAM viene sottolineato come la concentrazione di ipoclorito di sodio non debba destare preoccupazione in quanto equivalente a quella dell'acqua del rubinetto dunque innocua.
Non si parla però di quanto diversi siano i due tipi di acque considerate.

Nella FSRU il cloro attivo, utilizzato in quantità massiccia (dell'ordine di 2 mg/litro) viene abbattuto, neutralizzato dal bisolfito (si forma solfato), al fine di rientrare nei parametri di legge (max 0,2 mg/l allo scarico).

Secondo la letteratura, il cloro se presente nel mezzo acquoso in concentrazioni maggiori di 0.01-0.1 mg L⁻¹ produce effetti letali (Abarnou and Miossec, 1992). Effetti subletali, quali soprattutto riduzione della crescita o del potenziale riproduttivo, sono osservati a concentrazioni di cloro residuo o di prodotti ossidanti residui nel range 0.01-0.1 mg L⁻¹ (Abarnou and Miossec, 1992). Inoltre sono state osservate risposte comportamentali nei pesci (Hose et al, 1983) e nei macroinvertebrati mobili che portano ad evitare le zone impattate dagli scarichi con acque clorate.

Nonostante l'ampia capacità diluitiva del corpo d'acqua ricevente, la scarico continuo di acque clorate ha il potenziale di causare impatti ecologici estremamente sfavorevoli (Erickson e Freeman, 1978; Abarnou e Miossec, 1992; Choi et al., 2002; Hoepner e Lattemann, 2003).

I sottoprodotti clorurati rappresentano un pericolo per l'ambiente marino sia per la loro tossicità che per la loro persistenza e potenziale bioaccumulo. In molti organismi, gli organo-clorurati si comportano da distruttori endocrini (EED), cioè sostanze xenobiotiche che, anche presenti in basse concentrazioni e tali da non provocare effetti evidenti, possono interferire con l'attività del sistema endocrino alterando, con meccanismi di attivazione o inibizione, l'azione degli ormoni naturali e la conseguente regolazione di molti processi metabolici e fisiologici (Depledge e Billingham 1999).

Inoltre, la sostanza organica – presente nell'acqua in ingresso – viene degradata e si combina chimicamente al cloro ed altri alogeni, formando alo-derivati organici: sostanze tossiche, persistenti e mutagene (bromofornio e trialometani, clorammine, alofenoli, ecc.). In letteratura l'immissione di alo-derivati organici è stimata nell'ordine di decine-centinaia di tonnellate all'anno per sito.

Tale condizione non si presenta nell'acqua potabile priva di sostanza organica.

Dato lo stato delle conoscenze, la **Commissione europea**, nella **Direttiva Strategia Marina**, ha adottato la decisione che definisce i criteri necessari per ottenere un buono stato ecologico per i mari d'Europa, tra cui alcuni che riguardano direttamente l'inquinamento chimico. Tra questi il "Descrittore 8" prevede che le concentrazioni dei contaminanti compresi tra le sostanze prioritarie rimangano entro livelli che non diano origine a effetti inquinanti. **Tra le sostanze prioritarie rientrano gli alo-derivati organici quali il diclorometano ed il cloroformio**

La ricerca ha dimostrato che i contaminanti persistenti e bioaccumulabili presenti all'interno della catena alimentare incidono sulle specie marine, alcune delle quali sono specie di interesse alimentare per l'uomo.

5.3 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di questi studi, già ampiamente disponibili in letteratura, SNAM avrebbe dovuto valutare gli impatti diretti, indiretti e cumulativi, nel breve e lungo periodo:

- sulla biocenosi del golfo di Piombino (non è stata fatta la Vinca sul posidonieto), sulle limitrofe aree marine protette e sulla fascia a terra,
- sugli impianti di itticultura adiacenti al porto e off-shore,
- sulla qualità dell'acqua di balneazione delle spiagge del golfo di Follonica;

tutti questi obiettivi sensibili con massima attenzione agli eventuali impatti sanitari.

Avrebbe dovuto fare un confronto valutativo tra gli impatti di un impianto a circuito aperto con uno a circuito chiuso, quest'ultimo certamente meno impattante.

SNAM invece si è limitata a dire che non ci saranno impatti in ambito marino.

6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “ATMOSFERA” E RELATIVA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)

Lo Studio di Impatto Ambientale riporta una ricognizione dello stato di fatto di qualità dell’aria, che rappresenta la base di partenza per la valutazione degli impatti, basata esclusivamente sui dati rilevati dalle stazioni della rete fissa regionale ubicate a Piombino, di natura industriale e urbana.

Zonizzazione territorio Regione Toscana ret.ing. ANV	Class. Zona e sezione	Provincia e Comune	Nome stazione	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	SO ₂ e H ₂ S	CO	Benzene	IPA	As	Ni	Cd	Pb	O ₃	Class. Zona Ozono	Zonizzazione territorio Regione Toscana O ₃
Zona costiera	U F	GR Grosseto	GR-URSB	X	X	X											
	U T	GR Grosseto	GR-Sornino	X		X											
	R F	GR Grosseto	GR-Mammia			X										X	R
	U F	LI Livorno	LI-Cappiolo	X	X	X											
	U T	LI Livorno	LI-Carducci	X	X	X		X									
	U F	LI Livorno	LI-Via La Pira	X	X	X	X		X	X	X	X	X	X	X		
	S I	LI Livorno	LI-Colone	X		X		X									
	U F	LI Livorno	LI-Porto di Marzo	X		X			X	X	X	X	X	X	X		
	U F	MS Carrara	MS-Colombardo	X		X											
	U T	MS Massa	MS-Marina vecchia	X	X	X											
U F	LU Viareggio	LU-Viareggio	X	X	X												
																	Zona pianure costiere

Legenda: F - Fondo, T - Traffico, I - Industriale, U - Urbana, S - Suburbana, R - Rurale.

Data la tipologia di tali stazioni e gli inquinanti monitorati, le stesse non si ritengono idonee a fornire un quadro esaustivo delle condizioni di qualità dell’aria proprie delle realtà portuali, quali quella oggetto di intervento, caratterizzate da una commistione di componenti: traghettistica turistica, componente industriale e movimentazione indotta.

Infatti:

- alcuni degli inquinanti tipici delle realtà portuali non risultano proprio considerati, quali: gli ossidi di zolfo (SO_x), i Composti Organici Volatili (VOC) e la frazione fine del particolato (PM_{2.5} e inferiori);
- il fatto di considerare la sola frazione grossolana delle polveri, determina la mancata considerazione dello specifico contributo delle realtà portuali nella formazione delle frazioni più fini;
- l’esclusiva considerazione dei dati delle stazioni fisse di fondo della rete regionale di monitoraggio, potrebbe determinare un quadro sottostimato delle condizioni di inquinamento proprie dei siti portuali, quale quello in questione.

Data la specificità stessa dei siti portuali, si ritiene che in assenza di una ricognizione sito-specifica rigorosa dello stato di fatto di qualità dell’aria, la valutazione degli impatti perda di validità e affidabilità.

Scendendo, poi, nel dettaglio dell’applicazione modellistica, con riferimento all’ultima versione depositata revisionata, si segnala come in sede di valutazione degli impatti, le ricadute medie annue e giornaliere degli inquinanti permangono confrontate con i corrispondenti limiti normativi, pur considerando anche le soglie più restrittive dell’OMS aggiornate al 2021, sulla cui base gli estensori dello studio hanno valutato gli impatti derivati.

Approccio metodologico che non si ritiene condivisibile, dal momento che non tiene conto dei livelli pre-esistenti di inquinamento del sito oggetto di intervento, cui si “sommano” le ricadute determinate dell’intervento di progetto, determinando pertanto una potenziale sottostima degli impatti.

7. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “SALUTE” (a cura del Prof. Fabrizio Bianchi)

7.1 INTRODUZIONE

Innanzitutto, non può essere dimenticato né trascurato il fatto che Piombino da 16 anni è un sito di bonifica (SIN) ancora da bonificare.

Questo elemento comporta conseguenze ambientali di interesse sanitario per effetto di esposizioni a lungo termine della popolazione residente e presente a pressioni documentate sulle diverse matrici ambientali.

Come già sottolineato nelle precedenti osservazioni depositate, sono disponibili conoscenze in grado di delineare un quadro di fragilità del territorio e della popolazione ivi residente.

Al proposito, si citano di seguito alcuni indicatori generali:

- indice di vecchiaia + 35% di quello regionale (RT)
- speranza di vita -1 anno rispetto a RT e -6 mesi rispetto a ASL Nord Ovest (N-O)
- densità abitativa +25% e +56% rispetto a RT e ASL N-O
- presenza di molti recettori sensibili, scuole, asili, strutture sanitarie, case di cura (26 solo quelli considerati dal proponente)
- Stato di salute caratterizzato da numerose criticità, sempre confermate dagli studi prima di SENTIERI ad iniziare dai primi anni '2000, da quelli della filiera SENTIERI, dalle ultime elaborazioni fornite dal proponente SNAM.

7.2 LO STATO DI SALUTE NEL SIN NON PUO' ESSERE CONSIDERATO COME INVARIANTE

Le recenti analisi aggiunte dal proponente in risposta a richieste nostre e di ISS, confermano sostanzialmente il quadro precedente (*Documento: EMERGENZA GAS Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti-Valutazione Impatto Sanitario; Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0201, di seguito DocVIS*).

La mortalità, come scritto dal documento citato (DocVIS, p. 241), mostra diversi eccessi: *“Complessivamente (...), il territorio indagato presenta, rispetto all'intero territorio della Regione Toscana preso come riferimento, un eccesso significativo di mortalità totale, per tumori del polmone, e per malattie ischemiche acute per i soli maschi. Per le sole femmine invece si registrano eccessi significativi della mortalità cardiovascolare e di malattie ischemiche del cuore. Sono inoltre da segnalare difetti significativi (...) per il totale delle malattie respiratorie e per le malattie respiratorie croniche per le sole femmine, e per le malattie respiratorie acute in entrambi i sessi.”*

Le analisi dei ricoveri ospedalieri 2014-2018 (fonte ISS) non attenuano la criticità del quadro delineato dall'analisi precedente basata su dati 2006-2013 (fonte SENTIERI V) e anche con quelli su

dati 2014-2019 di fonte CoReAS Regione Toscana, non considerati dal proponente, come si evince dalle tab 5.21 e 5.22 del DocVIS:

- eccessi per tot tumori (+11% M; +7% F), più pronunciati per tumori di trachea-bronchi-polmone, - eccessi per malattie ischemiche (+14% M; +17% F), più pronunciati per infarto miocardico acuto (+29% M; +26% F), - eccessi per malattie dell'apparato digerente, e conferma di dati in difetto per le malattie dell'apparato respiratorio.

A proposito delle malformazioni congenite viene rilevata una mortalità inferiore all'attesa ma non si fa alcun riferimento ai numerosi eccessi di nati con malformazioni congenite, riportati dagli studi SENTIERI e dall'aggiornamento fonte CoReAS-Regione Toscana, 2019.

Interessante osservare che emergono simili criticità anche analizzando i dati cumulati relativi ai comuni di Piombino e Campiglia Marittima (tab 5.17 e 5.18 del DocVIS), risultati per i quali possono essere avanzate diverse ipotesi a carico di esposizioni ambientali di fonti localizzate nel SIN e occupazionali di lavoratori impiegati nell'area SIN ma residenti a Campiglia M.ma.

In conclusione è da sottolineare che la stessa relazione del proponente conferma come il quadro dello stato di salute sia indicativo di numerose criticità e di elementi di fragilità della popolazione, purtuttavia queste caratteristiche non vengono tenute in alcuna considerazione nelle fasi valutative successive.

7.3 LE VALUTAZIONI DI IMPATTO SANITARIO SONO INDICATIVE DI CRITICITA'

A titolo di premessa occorre ricordare che la VIS a cura del proponente considera solo le emissioni in atmosfera, e trascura gli effetti su suolo, acque, catena alimentare (inclusi potenziali impatti dell'ipoclorito di sodio rilasciato dalla FSRU).

7.3.1 Valutazione di impatto relativa ad effetti non cancerogeni (ENC)

Dalla valutazione degli ENC attribuibili al progetto considerando la massima concentrazione nell'area, emerge un indice di pericolosità complessivo e anche sui recettori HI = 0,21, chiaramente inferiore alla soglia di non pericolosità (HI < 1) (tab 6.3 e 6.4 DocVIS).

La valutazione degli ENC attribuibili al fondo esistente (background) (tab 6.6 DocVIS), fornisce valori di HI superiori all'unità, quindi pericolosi, sia per sostanze singole (HI=1,2 per NO₂; HI=1,2 per PM₁₀; HI=3,6 per PM_{2,5}), sia per il complesso degli inquinanti considerati (HI = 6,8).

A proposito di quanto riportato nel DocVIS a pag. 260 «*Si fa presente che il contributo di 0,21 dovuto al progetto incide poco su quello già esistente*», si osserva che tale approccio di ragionamento – incidenza del progetto rispetto allo stato attuale – porta al paradosso che un progetto incide tanto meno quanto più è alterata la situazione di background in cui si colloca lo stesso progetto.

Nel caso in questione, in effetti l'impatto del progetto risulta del 3% su quello al background (0,21/6,8), ma un semplice ragionamento controfattuale evidenzia un impatto di progetto del 21% o superiore nel caso di assenza di pericolosità nella situazione di background (HI ≤ 1).

Per perseguire la tutela della salute pubblica è doveroso porsi la domanda: come si intende riportare nella normalità l'indice di pericolosità già attualmente alterato?

7.3.2 Valutazione di impatto relativa ad effetti cancerogeni (EC)

L'indice RI di rischio per EC (accettabile se $<10^{-6}$ per singola sostanza e $<10^{-5}$ per più sostanze) mostra eccessi attribuibili al progetto (tab.6.5 DocVIS) relativi al PM_{2,5} ($RI=1,4 \times 10^{-5}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=1,52 \times 10^{-5}$), in larga parte ascrivibile al contributo del PM_{2,5}.

L'indice RI di rischio per EC mostra forti eccessi attribuibili al background (tab.6.7 DocVIS) relativi al PM_{2,5} ($RI=3,8 \times 10^{-3}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=3,8 \times 10^{-3}$), in larga parte ascrivibile al contributo del PM_{2,5}.

Per attenuare il risultato, evidentemente non trascurabile, gli autori sottolineano che il PM_{2,5} è stato considerato uguale al PM₁₀, che si concorda essere una operazione conservativa, tuttavia si fa presente che essendo il PM_{2,5} la frazione maggioritaria del PM₁₀, verosimilmente un pò superiore a quel 60% che gli autori assumono, è plausibile che il rischio di effetti cancerogeni sia comunque rilevante.

C'è da aggiungere inoltre che nello scenario di background anche per arsenico e benzene (ambedue cancerogeni certi per l'essere umano) si registrano dati anomali dell'indice di rischio ($< 10^{-6}$).

Anche per il rischio cancerogeno, come precedentemente affermato per il rischio non-cancerogeno, gli autori sostengono una scarsa incidenza del progetto rispetto al background, che in effetti sarebbe pari allo 0,4% ponendo a rapporto l' RI del progetto = $1,52 \cdot 10^{-5}$ rispetto all'RI del background = $3,8 \cdot 10^{-3}$; un ragionamento che mostra tutta la sua debolezza ponendo a rapporto l'RI del progetto rispetto all'RI di background massimo accettabile: $1,52 \cdot 10^{-5} / 1 \cdot 10^{-5} = 1,52$, cioè un contributo maggiore del 52%.

Anche per il rischio per effetti cancerogeni si pone quindi la domanda di come l'autorità sanitaria intenda procedere per tutelare la salute ad iniziare dalla situazione di background e tanto più con l'aggiunta degli input ascrivibili al progetto.

7.3.3 Valutazione di impatto con approccio epidemiologico (HIA)

A proposito della rivalutazione degli impatti effettuata dal proponente considerando i valori limite raccomandati dalle linee guida WHO-2021 (tab. 6.8 DocVIS), in risposta alle richieste avanzate dallo scrivente e dall'ISS, si obietta sull'uso dei tassi di riferimento relativi alla provincia di Livorno e dei non meglio specificati comuni del territorio (pag. 263 DocVIS), ritenendo invece che il calcolo dei decessi attesi dovrebbe essere basato sui tassi del comune di Piombino e del comune di Piombino + il comune di Campiglia M.ma, registrati in congruo periodo precedente, al fine di evitare sottostime del rischio (si veda in proposito l'articolo Ancona C, Assennato G, Bianchi F, Biggeri A, Cadum E, Consonni D, Forastiere F, Ranzi A. Health impact assessment should be based on correct methods. Med. Lav.; 113 (2); 2022).

Quanto ai valori di casi attribuibili al progetto (tab. 6.9-6.10-6.11), il loro contributo modesto rispetto a quelli attribuibili al background (tab. 6-12-6.13-6.14) era largamente attendibile tenendo conto degli aggravii ridotti delle concentrazioni di PM_{2,5} e NO₂ rispetto a quelle più elevate già esistenti e della ridotta popolazione esposta.

Tuttavia, a parere dello scrivente, il carico di mortalità ante-operam e tanto più post-operam non è affatto trascurabile (sintesi in Tab. 6.16 DocVIS) e la sua accettazione non dovrebbe essere decisa da soggetti esterni senza una condivisione in modo appropriato con la comunità degli esposti e degli enti preposti alla tutela della salute, in primo luogo i comuni coinvolti e le strutture del servizio sanitario locale e regionale e se del caso di enti nazionali di supporto.

Inoltre, i risultati della valutazione d'impatto con approccio epidemiologico non devono essere letti in modo disgiunto da quelli ottenuti con approccio tossicologico che, come riportata sopra, ha consegnato risultati non trascurabili sia per gli effetti non cancerogeni che cancerogeni.

A proposito delle conclusioni a pag.272 del DocVIS si rileva una soggettività non supportata da dati di merito:

- **la frase «Dalle analisi emerge, sia dal punto di vista localizzativo sia dal punto di vista delle scelte tecnologiche, il progetto in esame si configura tra le alternative più adatte» è sorprendente visto che non sono state effettuate valutazioni comparative tra scenari alternativi;**
- **le emissioni in atmosfera non appaiono affatto ridotte come sostenuto dal proponente, se sono in grado come nel caso di PM_{2,5}, NO₂, arsenico, benzene di alterare gli indici di pericolo e di rischio già alterati;**
- **le emissioni in ambito idrico sono definite non significative a fronte della totale assenza di una specifica valutazione di impatto sulla salute, incluso l'ipoclorito di sodio;**
- **le emissioni di rumore sono definite non significative a fronte della totale assenza di una valutazione di impatto dedicata, basata cioè su indicatori di salute specifici per il rumore, quali annoyance (fastidio), ipertensione arteriosa, disturbi psichici, etc (si veda ad esempio: Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO 2018);**
- **il giudizio di "limitato consumo di suolo e di occupazione di aree naturali in quanto previsto in un'area portuale/industriale esistente e con ridotta estensione dell'area esistente di arrivo del metanodotto (tutto il tracciato sarà interrato)", non fa neanche cenno al fatto che il tutto avviene in area da bonificare.**

7.4 MONITORAGGIO

Il proponente risponde positivamente alla giusta richiesta di ISS di effettuare in sede di monitoraggio post-operam uno studio epidemiologico microgeografico (di coorte residenziale), richiamato come necessario anche nella nostra precedente perizia (pag. 273-274 DocVIS).

Al proposito riteniamo che uno studio di questo tipo dovrebbe essere realizzato in fase pre-operam, per almeno due motivi:

- Necessario per svolgere valutazioni di impatto che tengano conto dell'effettivo stato di salute di sottopopolazioni secondo i livelli di esposizione, oggi descritto solo su base di dati medi su base comunale,
- Mettere a punto un programma di sorveglianza epidemiologica specifico.

Un progetto di questo tipo, già previsto dalla Regione Toscana ma in attesa di realizzazione, potrebbe essere effettuato in tempi contenuti avvalendosi delle competenze locali, regionali e nazionali, comunque effettuabile in tempi compatibili con un cronoprogramma del progetto FSRU, che sulla base della procedura in corso pare ragionevole dovrà essere ridefinito.

7.5. CONCLUSIONI

Premettendo che progetti di entità e complessità rilevanti come quello in oggetto dovrebbero essere valutati mediante confronti tra scenari alternativi, la domanda chiave che emerge dalle risultanze delle analisi di VIS effettuate dal proponente è se e come il progetto FSRU intenda considerare lo stato di salute della popolazione, già caratterizzato da elementi di criticità e fragilità.

In altre parole, se e come si intenda adottare misure di mitigazione rispetto a quanto previsto nel progetto, non limitandosi a tentare di dimostrare che il progetto arrecherebbe aggravii trascurabili sulla situazione esistente, peraltro risultati non trascurabili dalle analisi, né rivolgendosi a soluzioni di compensazioni non attuabili nel caso di rischi per la salute.

8. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA CREDIBILITA' DEL CRONOPROGRAMMA (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)

Il cronoprogramma realizzato dal proponente abbraccia un periodo di tempo di quasi un anno (da giugno 2022 a maggio 2023) comprensivo di iter autorizzativo, esecuzione lavori e messa in esercizio, strutturato in tre fasi e 13 attività, come si evince dall'immagine seguente, ripresa dallo Studio Ambientale allegato al progetto.

DESCRIZIONE ATTIVITA'	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu
1 Sottomissione Istanza FSRU Piombino Porto (rif. art.5 DL 50 del 17/5/2022)	0				▼												
2 Ottenimento Autorizzazioni per Costruzione ed Esercizio FSRU Piombino	4								▼								
3 Realizzazione BOB + tratto di linea - doppio DN650	4,4																
4 TOC Fiume Cornia - doppio DN850	4																
5 Realizzazione tratto DN1200 in banchina	5																
6 Realizzazione PIL DN1200 ed opere accessorie	4																
7 Realizzazione impianto PDE- Trappola Piombino Torrenieri	5																
8 Collaudi idraulici/Essiccamento Linea+Impianti	2,7																
9 Realizzazione opere in banchina ed installazione impiantistica	5																
10 Transito FSRU da cantiere ed arrivo in Banchina Est a Piombino	2																
11 Commissioning Terminale (FSRU)	2																
12 Final test (gas flow) ed Entrata in Esercizio (EE) (31.03.2023)	0																
13 Ripristini aree e pista di lavoro	2																
	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu

Figura 1 Cronoprogramma realizzato dal soggetto proponente (Fonte: REL-SIA-E-00001_r0_Rel. studio ambientale)

Alla luce dell'imponenza e importanza dell'intervento, così come del suo carattere emergenziale, si ritiene che il cronoprogramma avrebbe dovuto dimostrarsi accurato, opportunamente motivato e argomentato.

Così non è stato. Infatti, non risultano considerate:

- La gestione delle interferenze minori (elettrodotti, gasdotti, fognature, cavi elettrici, ecc.) nelle operazioni di scavo della trincea e di posa del metanodotto.
- La gestione dell'eventuale presenza di falda superficiale, con conseguente adozione di sistemi di aggettamento;
- L'eventualità di interruzione dei lavori per situazioni di guasto tecnico e/o manutenzione;
- L'eventuale attivazione delle operazioni propedeutiche alla gestione del punto A04, esterno al SIN, nel quale è stato riscontrato un superamento delle CSC per il Mercurio.

Il cronoprogramma depositato non ha un dettaglio operativo tale da poter verificare la credibilità e la veridicità delle tempistiche stimate; le voci riportate sono infatti estremamente generiche.

Si segnala, inoltre, il rilevante impatto in termini di slittamento delle tempistiche del cronoprogramma, determinato dalla realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico

Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, si ribadisce, che sono state introdotte solo in sede di verbale dell'ultima riunione di CdS del 7/10/2022, non valutate e che sicuramente comportano un rilevante dispendio di tempo, in termini di realizzazione e collaudi finali.

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nel corso del documento sono state evidenziate numerose e rilevanti criticità, tali da riconfermare un quadro generale di mancata conoscenza, contraddittorietà ed inattendibilità delle valutazioni condotte, come emerso nella precedente perizia.

Quadro che si ritiene ancor più grave se si considera che il progetto in questione si inserisce in un sito nazionale di bonifica (SIN) ancora da bonificare, caratterizzato da un elevato stato di contaminazione delle matrici ambientali, con evidenti e riconosciute ripercussioni sullo stato di salute della popolazione residente.

Si segnala, inoltre, la prevista realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, non comprese nella documentazione progettuale depositata e di cui si è venuti a conoscenza solo dalla nota dell'Autorità di Sistema Portuale allegata al Verbale di CdS del 7/10/2022, ricadenti all'interno del comparto del SIN a mare, i cui impatti, in termini di movimentazione di sedimento contaminato, non sono stati valutati e di cui ad oggi non è stato presentato alcun elaborato progettuale.

In tale contesto, si ribadisce, non è pertanto possibile escludere che la realizzazione dell'opera possa determinare un ulteriore aggravio delle condizioni ambientali e dello stato di salute del sito e della popolazione residente (inteso come area vasta e non solo portuale), già fortemente compromesse, in uno scenario di potenziale disastro ambientale, anche in relazione ai rilevanti, gravi e insanabili profili di rischio riscontrati, in termini di sicurezza portuale e di incidente rilevante.

ALLEGATO Q



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - ccp vari - P.IVA 00290280494 – CAP 57025

Commissario Straordinario per il rigassificatore
PEC: commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it

e p.c.

ANAS
PEC: anas@postacert.stradeanas.it
PEC: anas.toscana@postacert.stradeanas.it

Presidenza del Consiglio dei Ministri –
Dipartimento del Coordinamento Amministrativo
PEC: segreteria.dica@mailbox.governo.it

MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
PEC: VA@pec.mite.gov.it

MITE - Direzione Generale Infrastrutture e Sicurezza
PEC: IS@Pec.Mite.gov.it

MITE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali –
Divisione II – Rischio Rilevante e AIA
PEC: RIA@pec.minambiente.it

MITE - Direzione generale per il Risanamento Ambientale
PEC: RIA@pec.minambiente.it

Ispettorato regionale del MISE
PEC: dgscerp.div21.isptsc@pec.mise.gov.it

Istituto Superiore di Sanità
PEC: protocollo.centrale@pec.iss.it
PEC: damsa@pec.iss.it

ISPRA
PEC: protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Ministero delle Infrastrutture Mobilità Sostenibili –
Direzione Generale per la Vigilanza sulle Autorità di Sistema Portuale, il
Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua interne
PEC: dg.tm@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti -
Compartimento marittimo di Livorno – Ufficio circondariale marittimo
di Piombino - Capitaneria di porto
PEC: cp-piombino@pec.mit.gov.it

Ministero della Cultura – Direzione Generale
Archeologia, Belle Arti e Paesaggio Servizio V – Tutela del Paesaggio
PEC: mbac-dg-abap@mailcert.beniculturali.it

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per le Province di
Pisa e Livorno
PEC: mbac-sabap-pi@mailcert.beniculturali.it

Consiglio superiore dei Lavori Pubblici
PEC: consiglio.superiore@pec.mit.gov.it

Avvocatura Distrettuale dello Stato di Firenze
PEC: firenze@mailcert.avvocaturastato.it

Direzione regionale Toscana Vigili del Fuoco
Comitato Tecnico Regionale
PEC: dir.toscana@cert.vigilfuoco.it

Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso
Pubblico e della Difesa Civile
PEC: segreteria.capodipartimento@cert.vigilfuoco.it

Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno
PEC: com.livorno@cert.vigilfuoco.it

Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale
PEC: adsp@pec.portaltotirreno.it

Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino settentrionale
PEC: adbarno@postacert.toscana.it

Agenzia del Demanio – Direzione Regionale Toscana e Umbria
PEC: ToscanaUmbria@pce.agenziademanio.it
PEC: dre_ToscanaUmbria@pce.agenziademanio.it

Ufficio delle Dogane di Livorno
PEC: dogane.livorno@pec.adm.gov.it

Prefetto Provincia di Livorno
PEC: prefetto.prefli@pec.interno.it

ENAC
PEC: protocollo@pec.enac.gov.it

Stato Maggiore della Marina (MARISTAT)
PEC: maristat@postacert.difesa.it

Comando Militare dell'esercito
PEC: istituto_geografico@postacert.difesa.it

Aeronautica Militare Comando 1^ Regione Aerea
PEC: aeroregione1@postacert.difesa.it

Provincia di Livorno

PEC: provincia.livorno@postacert.toscana.it

Regione Toscana –Direzione Ambiente e Energia Settore
Autorizzazioni Integrate Ambientali
Settore Servizi Pubblici Locali Energia Inquinamenti Bonifiche
Settore Tutela della Natura e del Mare
Settore VIA/VAS

Regione Toscana – Difesa del Suolo e Protezione Civile
Settore Genio Civile Valdarno Inferiore

Regione Toscana - Direzione Mobilità, Infrastrutture e TPL
Settore Logistica e Cave

Settore Programmazione della viabilità

Settore Trasporto Pubblico Locale su gomma –
Osservatorio Mobilità

Settore Trasporto Pubblico Locale su ferro e marittimo -
Mobilità sostenibile

Direzione Generale della Giunta Generale

Settore contratti

Settore Comunicazione, Cerimoniale ed Eventi

Settore Agenzia per le attività di informazione degli organi di governo
della Regione

Direzione Competitività della Toscana e Autorità di gestione

Direzione Avvocatura regionale e affari legislativi e giuridici

Settore Attività legislativa e giuridica

Direzione Agricoltura e Sviluppo Rurale

Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti con i gruppi di
azione locale della pesca (FLAGS)

PEC: regionetoscana@postacert.toscana.it

ARPAT

PEC: arpat.protocollo@postacert.toscana.it

Azienda USL Toscana Nord Ovest – Dip.Prev.Piombino

PEC: direzione.uslnordovest@postacert.toscana.it

TELECOM ITALIA

PEC: telecomitalia@pec.telecomitalia.it

ENEL distribuzione

PEC: e-distribuzione@pec.e-distribuzione.it

AIT

PEC: protocollo@pec.autoritaidrica.toscana.it

A.S.A.

PEC: asaspa.protocollo@legalmail.it

TERNA

PEC: ternareteitaliaspa@pec.terna.it

Comune di San Vincenzo

PEC: comunesanvincenzo@postacert.toscana.it

Comune di Campiglia Marittima

PEC: comune.campigliamarittima@postacert.toscana.it

IRPET

PEC: protocollo.irpet@postacert.toscana.it

Consorzio di Bonifica 5 – Toscana Costa

PEC: cb5@pec.cbtoSCANACOSTA.IT

MITE – Direzione Generale Uso Sostenibile del Suolo e delle Risorse
Idriche (DG USSRI)

PEC: ussri@pec.mite.gov

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Rinnovato parere negativo del Comune di Piombino

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in previsione della terza seduta della conferenza di servizi 21 ottobre 2022,

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO POLITICHE AMBIENTALI

delegato, per effetto della Deliberazione di Giunta Comunale n. 236 del 14/09/2022, ad esprimere le determinazioni dell'amministrazione comunale in conferenza dei servizi,

FACENDO SEGUITO al parere negativo già espresso in data 17 settembre 2022, i cui contenuti devono ritenersi qui integralmente richiamati;

VISIONATA la documentazione integrativa *medio tempore* depositata dalla proponente;

VISIONATE le note e i pareri depositati dalle amministrazioni nel corso dell'istruttoria;

RITENUTO che la proponente non abbia sanato le criticità contestate nel precedente parere e che, anzi, nel corso dell'istruttoria ne siano emerse ulteriori meritevoli di essere a loro volta censurate;

PRESO ATTO dell'istruttoria giuridico-tecnica svolta dai consulenti incaricati dal Comune di Piombino con D.G.C. n. 183 del 6.7.2022 (Avv. Michele Greco) e con D.D. n. 890 del 10 agosto 2022 (Dr. Marco Stevanin; Prof. Fabrizio Bianchi; Ing. Giovanni Francalanza; Ing. Andrea Bortolato; Dott.ssa Cinzia Morsiani; Dott.ssa Cinzia Ciarallo), i cui risultati sono confluiti nel precedente parere e nella relazione ad esso allegata, oltre che nel presente parere e nella relazione integrativa allegata, da ritenersi parte integrante;

CONSIDERATO che l'impianto progettato, per stessa ammissione della proponente, è stabilimento di soglia superiore per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'allegato 1, parte 2, colonna 3 del D. Lgs. 105/2015 e dunque è soggetto all'applicazione delle disposizioni in materia di controllo del pericolo di incidenti rilevanti di cui al decreto medesimo;

CONSIDERATO altresì che l'impianto progettato rientra nelle industrie insalubri di prima classe producendo, impiegando e trattenendo in deposito sostanze chimiche (cloro; ipoclorito di sodio) di cui alla lettera A dell'allegato al D.M. 5 settembre 1994 e trattando materiali (gas liquefatto) di cui alla lettera B dell'allegato medesimo;

RICHIAMATA la giurisprudenza formatasi sull'art. 216 R.D. n. 1265/1934, con la quale il Consiglio di Stato ha avuto modo di precisare che: *i)* detta disposizione è ancora oggi pienamente vigente ed ha, quale primaria e fondamentale conseguenza, quella di impedire la localizzazione di un nuovo impianto in grado di mettere a rischio la salute pubblica qualora questo debba sorgere in prossimità di abitazioni e attività imprenditoriali preesistenti; *ii)* spetta alla proponente fornire la prova "*di resistenza*" che attesti l'esercizio dell'opera proposta, per l'introduzione di particolari metodi produttivi o cautele, essere in grado di escludere qualsiasi rischio di compromissione della salute del vicinato (*cf.*, *ex plurimis*, Cons. Stato, 2 settembre 2011 n. 4952);

CONSIDERATO che il sito in cui si vorrebbe collocare la FSRU è collocato all'interno del porto e l'intera cittadina di Piombino si trova immediatamente a ridosso di esso,

reitera il PARERE NEGATIVO

del Comune di Piombino per tutte le motivazioni tecniche che sono state dettagliatamente indicate negli allegati (integrazione del parere del Servizio Politiche ambientali; integrazione del parere del Settore Programmazione Territoriale ed Economica; integrazione del parere del Settore Lavori Pubblici; relazione tecnica integrativa svolta dai consulenti esterni incaricati dal Comune di Piombino) e ne chiede fin d'ora l'acquisizione agli atti della seduta della conferenza dei servizi del 21 ottobre 2022, alla quale presenzierà in videoconferenza richiamandone e ribadendone i contenuti.

Con la precisazione che il presente parere vale espressamente come determinazione motivata formulata in termini di dissenso ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 ter, co. 3, l. 241/1990, rispetto alla quale non è in alcun modo possibile indicare le modifiche e/o prescrizioni necessarie ai fini dell'assenso, per tutte le motivazioni tecniche che sono state passate in rassegna negli allegati.

Cordiali saluti.

Piombino, 20 ottobre 2022

Il Dirigente del Servizio Politiche ambientali
nella qualità di delegato ad esprimere le determinazioni
dell'amministrazione comunale in conferenza dei servizi
Luca Favali



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - ccp vari - P.IVA 00290280494 - CAP 57025

Settore Lavori pubblici

Integrazione del parere del dirigente del Settore Lavori Pubblici espresso in data 17 settembre 2022

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Rinnovato parere negativo del Settore Lavori Pubblici

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in previsione della terza ed ultima seduta della conferenza dei servizi 21 ottobre 2022,

IL DIRIGENTE DEL SETTORE LAVORI PUBBLICI

FACENDO SEGUITO al parere negativo già espresso in data 17 settembre 2022, i cui contenuti devono ritenersi qui integralmente richiamati;

VISIONATA la documentazione integrativa *medio tempore* depositata dalla proponente;

VISIONATE le note e i pareri depositati dalle amministrazioni nel corso dell'istruttoria;

RITENUTO che la proponente non abbia sanato le criticità contestate nel precedente parere e che, anzi, nel corso dell'istruttoria ne siano emerse ulteriori meritevoli di essere a loro volta censurate;

PRESO ATTO dell'istruttoria giuridico-tecnica svolta dai consulenti incaricati dal

Comune di Piombino con D.G.C. n. 183 del 6.7.2022 (Avv. Michele Greco) e con D.D. n. 890 del 10 agosto 2022 (Dr. Marco Stevanin; Prof. Fabrizio Bianchi; Ing. Giovanni Francalanza; Ing. Andrea Bortolato; Dott.ssa Cinzia Morsiani; Dott.ssa Cinzia Ciarallo), i cui risultati sono confluiti nel precedente parere e nella relazione ad esso allegata, oltre che nel presente parere e nella relazione integrativa allegata, da ritenersi parte integrante;

PRESO ATTO dell'istruttoria giuridico-tecnica svolta dai consulenti incaricati dal Comune di Piombino con D.G.C. n. 183 del 6.7.2022 (Avv. Michele Greco) e con D.D. n. 890 del 10 agosto 2022 (Dr. Marco Stevanin; Prof. Fabrizio Bianchi; Ing. Giovanni Francalanza; Ing. Andrea Bortolato; Dott.ssa Cinzia Morsiani; Dott.ssa Cinzia Ciarallo), i cui risultati sono confluiti nel precedente parere e nella relazione ad esso allegata, oltre che nel presente parere e nella relazione integrativa allegata, da ritenersi parte integrante;

CONSIDERATO che l'impianto progettato, per stessa ammissione della proponente, è stabilimento di soglia superiore per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'allegato 1, parte 2, colonna 3 del D. Lgs. 105/2015 e dunque è soggetto all'applicazione delle disposizioni in materia di controllo del pericolo di incidenti rilevanti di cui al decreto medesimo;

CONSIDERATO altresì che l'impianto progettato rientra nelle industrie insalubri di prima classe producendo, impiegando e trattenendo in deposito sostanze chimiche (cloro; ipoclorito di sodio) di cui alla lettera A dell'allegato al D.M. 5 settembre 1994 e trattando materiali (gas liquefatto) di cui alla lettera B dell'allegato medesimo;

RICHIAMATA la giurisprudenza formatasi sull'art. 216 R.D. n. 1265/1934, con la quale il Consiglio di Stato ha avuto modo di precisare che: *i)* detta disposizione è ancora oggi pienamente vigente ed ha, quale primaria e fondamentale conseguenza, quella di impedire la localizzazione di un nuovo impianto in grado di mettere a rischio la salute pubblica qualora questo debba sorgere in prossimità di abitazioni e attività imprenditoriali preesistenti; *ii)* spetta alla proponente fornire la prova "*di resistenza*" che attesti l'esercizio dell'opera proposta, per l'introduzione di particolari metodi produttivi o

cautele, essere in grado di escludere qualsiasi rischio di compromissione della salute del vicinato (*cf.*, *ex plurimis*, Cons. Stato, 2 settembre 2011 n. 4952);

CONSIDERATO che il sito in cui si vorrebbe collocare la FSRU è collocato all'interno del porto e l'intera cittadina di Piombino si trova immediatamente a ridosso di esso,

reitera il PARERE NEGATIVO

del Settore Lavori pubblici per tutti gli ulteriori motivi di seguito specificati.

Con la precisazione che il presente parere vale espressamente come determinazione motivata formulata in termini di dissenso ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 ter, co. 3, l. 241/1990 rispetto alla quale **non è in alcun modo possibile indicare modifiche e/o prescrizioni necessarie ai fini dell'assenso per tutte le motivazioni tecniche che saranno di seguito passate in rassegna.**

INDICE

IN VIA PRELIMINARE

1. Ancora sulla violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni

NEL MERITO

2. Ancora sui rischi di incidenti rilevanti

3. Ancora sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarinari, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all'operatività del porto, tenuto conto dell'area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire)

IN VIA PRELIMINARE

1. Ancora sulla violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni

Nel precedente parere è già stata contestata la sistematica violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni in

ragione del vero e proprio caos procedimentale generato dalle tempistiche imposte al Sindaco e al Comune di Piombino, in violazione delle garanzie partecipative e delle disposizioni normative che regolano i vari procedimenti che si sono sovrapposti tra loro, oltre che i principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni.

Sotto altro profilo, oggi è necessario tornare a contestare la manifesta violazione dei principi che governano l'organizzazione e la gestione della conferenza di servizi sincrona, all'interno della quale le amministrazioni devono essere messe in condizione di rendere il proprio parere finale avendo potuto fruire di tutti i contributi istruttori forniti dalle altre amministrazioni.

Così, nel caso di specie, non è stato.

Nel momento in cui il presente parere viene redatto, infatti, non sono stati ancora versati in atti (tra gli altri) né il parere del Comitato tecnico regionale né il parere delle amministrazioni statali rappresentate dal RUAS, riunitesi il 13 ottobre u.s.

Quanto ai pareri di ARPAT, questi sono stati pubblicati nella pagina del Commissario non da ARPAT, ma dalla proponente (e questo è un fatto veramente inedito) addirittura il 17 ottobre 2022.

Circostanza ancora più grave, che costituisce un *vulnus* insanabile al procedimento istruttorio, è che – si scopre oggi, proprio dagli atti depositati il 17 ottobre – la proponente e ARPAT hanno condotto, tra di loro, **al di fuori della conferenza di servizi**, una sorta di sub-procedimento.

I risultati di tale (a dir poco) anomalo percorso istruttorio ne risultano totalmente falsati, dato che l'Agenzia - come emerge chiaramente dagli atti - ha ritenuto essere state superate tutte le criticità inizialmente rilevate prendendo per buone in modo pedissequo e acritico tutte le affermazioni della proponente in totale assenza di contraddittorio con le altre amministrazioni coinvolte.

Per ciò solo, l'istruttoria ne risulta insanabilmente viziata.

NEL MERITO

2. Ancora sui rischi di incidenti rilevanti

Come espressamente affermato da Snam nel documento “*Relazione tecnica rapporto preliminare di sicurezza*” (REL-MEC-E-00100), “*il nuovo terminale di Piombino risulta soggetto all'applicazione del D. Lgs. 105/15 e si configura, più precisamente, come “stabilimento di soglia superiore” per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'Allegato 1, Parte 2, Colonna 3 del medesimo decreto*”.

Senonché, la documentazione depositata dalla proponente in allegato all'istanza introduttiva da una parte non è conforme al D. Lgs. 105/2015 e al D.M. 9 maggio 2001 e, dall'altra, risulta comunque carente e deficitaria sotto il profilo della prevenzione di incidenti rilevanti.

Come è stato dimostrato al par. 3 della relazione tecnica integrativa allegata dall'Ing. Giovanni Francalanza, alla quale si rinvia per ogni ulteriore dettaglio, con le integrazioni del 30 agosto 2022 la proponente non solo non ha fornito alcuna effettiva risposta alle predette richieste di integrazioni e chiarimenti, ma ha addirittura lasciato emergere la presenza di una lunga serie di criticità sotto il profilo della sicurezza che si rivelano insanabili e insuperabili.

Così l'Ing. Francalanza, sul punto:

“3.1. **DISPOSIZIONI DI LEGGE, NORME E STANDARD DI RIFERIMENTO**

- [1] **D.lgs. 105/2015** – Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose
- [2] **D.P.R. n. 151/2011** - “Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell'art. 49 comma 4-quater, decreto legge 31 maggio 2010, n.78 convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122”
- [3] **D.M. 07/08/2012** - Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151
- [4] **UNI EN ISO 20257-1:2020** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte

1: Requisiti generali

- [5] **UNI EN ISO 20257-2:2021** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 2: Questioni specifiche per le FSRU.

3.1.1. Definizione di incidente rilevante

Secondo la definizione contenuta nell'art. 3 del D.Lgs 105/2015, l'incidente rilevante è un evento quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto a sviluppi incontrollati che si verificano durante l'attività di uno stabilimento soggetto al presente decreto e che dia luogo a un pericolo grave, immediato o differito, per la salute umana o l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento, e in cui intervengano una o più sostanze pericolose.

3.1.2. Prevenzione rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne le disposizioni vigenti in materia di prevenzione dei rischi di incidente rilevante (D.Lgs 105/2015), la FSRU si configura come attività di soglia superiore: sono previste, infatti, quantità di gas naturale (80.000 t) superiori alle soglie (200 t) della colonna 3 della tabella della parte 2 dell'Allegato 1 del D.Lgs 105/2015 (si veda riga 18 di tale tabella comprendente anche gas naturale).

Oltre al gas naturale è prevista la presenza di altre sostanze classificate come pericolose secondo i criteri del D.Lgs 105/2015 e cioè:

- gasolio (Marine Gasoil MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzato sia a bordo del FSRU che in banchina a servizio del generatore di emergenza e delle motopompe antincendio
- olio combustibile (HFO RMG 380 - ISO 8217-2010) e Marine Diesel Oil (MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzati a bordo della FSRU come combustibili
- ipoclorito di sodio, utilizzato come antivegetativo nel trattamento dell'acqua di mare necessaria alla vaporizzazione del GNL e altri impieghi

In data 29.09.2022 si è riunito il CTR per l'istruttoria riguardante il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp); non è ancora stato pubblicato l'esito della riunione.

3.1.3. Il D.Lgs 105/2015 e i porti

L'art. 3, comma 2 c) del D.Lgs 105/2015 esclude dall'ambito di applicazione del decreto la movimentazione di sostanze pericolose in acque marittime (*"...trasporto di sostanze pericolose per idrovia interna e marittima o per via aerea, comprese le attività di carico e scarico e il trasferimento intermodale presso le banchine, i moli..."*).

L'art.33 del D.Lgs.105/2015 ha abrogato il D.M. 293/2001, applicabile ai porti industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti, e conseguentemente ha rimosso l'obbligo di redazione del Rapporto di Sicurezza Portuale da parte dell'Autorità Portuale / Capitanerie di Porto che copre anche l'ambito degli incidenti rilevanti nelle acque portuali.

L'art. 33 è stato ed è oggetto di discussione e critiche motivate. In ogni caso, varie Autorità Portuali, nonostante l'abrogazione del D.M. 293/2001, continuano ad avvalersi e a tenere aggiornato il Rapporto di Sicurezza Portuale quale strumento efficace di prevenzione dei rischi, valutazione di compatibilità delle attività con la realtà territoriale e pianificazione delle emergenze in area portuale.

In ogni caso, la norma tecnica UNI EN ISO 20257 richiede che le valutazioni estese al bacino portuale, in cui si prevede di installare la FSRU, siano sviluppate già in fase di studio di fattibilità per stabilire se l'area prescelta sia idonea.

3.1.4. Prevenzione incendi e rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne la prevenzione incendi, che è strettamente legata alla prevenzione degli incidenti rilevanti, vale quanto previsto dall'Allegato L del D.Lgs 105/2015. I processi e l'attività di deposito di GNL, in quanto rientranti nel campo di applicazione e nelle definizioni di impianti e depositi del D.Lgs 105/2015, sono valutate nell'ambito delle istruttorie del CTR sopra richiamate; l'altra attività relativa al nuovo tratto di gasdotto, che non rientra nel campo d'applicazione del D.Lgs 105/2015, è assoggettata all'istanza di esame progetto del DPR 105/2015, secondo le modalità del D.M. 07.08.2012 (decreto attuativo del regolamento di prevenzione

incendi).

Nel progetto FSRU e connessione alla rete nazionale gasdotti, per il metanodotto è stata predisposta la *Relazione Tecnica per l'Esame del Progetto* (documento REL-PERM-E-00100) specificamente riferita all'attività 6.2.B, reti di trasporto distribuzione gas infiammabili con pressione superiore a 24 bar, dell'Allegato III del D.M. 07.08.2012.

3.2. FSRU NEL PORTO DI PIOMBINO: UN CASO SINGOLARE E SENZA PRECEDENTI ANALOGHI

3.2.1. FSRU di Piombino a confronto con le tipologie prevalenti di ubicazione di rigassificatori in Europa

Già nelle note del 05.08.2022 e del 15.09.2022 si è evidenziato che due fattori assegnano al progetto del FSRU una specifica peculiarità che ha un peso considerevole ai fini della sicurezza:

- a) la presenza di un complesso impiantistico, comprendente un deposito di GNL e un impianto di rigassificazione in area portuale, che, sebbene galleggiante (FSRU), mal si configura come off-shore, non trovandosi in mare aperto ma permanentemente ormeggiato in una banchina del Porto
- b) la natura distintiva del porto di Piombino (fino ad oggi, almeno), come nodo vitale per i collegamenti con l'arcipelago Toscano e fortemente interessato da intenso traffico (traghetti passeggeri, navi per trasporto merci, movimentazioni associate alla logistica dell'acciaieria, ecc.)

In Europa la quasi totalità degli impianti di stoccaggio e rigassificazione di GNL in aree portuali sono del tipo on shore (vedi figura 1); le figure 2 e 3 mostrano il caso di Barcellona e quello di Oristano, dove gli impianti sono fissi e le sole unità galleggianti sono le navi gasiere che periodicamente arrivano in porto per approvvigionare o caricare GNL.

L'unica eccezione in Europa si segnala in Lituania, a Kepleda; altri due impianti galleggianti si trovano in Turchia (Aliaga e Dörtyol). Si tratta, comunque, di aree

portuali molto diverse da quella di Piombino (si vedano le figure 4, 5 e 6): la collocazione della FSRU in accosto permanente alla banchina Est del Porto di Piombino ne fa un sostanziale impianto on-shore.



Figura 1: Mappa dei rigassificatori in Europa (fonte King & Spalding)



Figura 2: Deposito e rigassificazione di GNL in terraferma a Barcellona con nave gasiera in fase di carico/scarico



Figura 3: Oristano - Rigassificatore in terra ferma e nave gasiera attraccata che scarica GNL



Figura 4: FSRU nell'area portuale di Klepeida, in Lituania

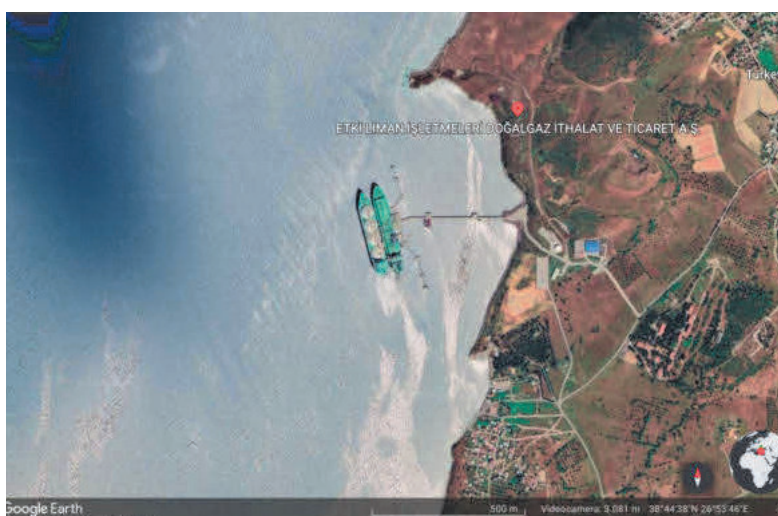


Figura 5: FSRU di Aliaga (Etki) in Turchia



Figura 6: la situazione prevista a Piombino con FSRU in banchina

3.3. LE NORME TECNICHE APPLICABILI

Nella precedente nota del 15.09.2022 abbiamo segnalato come la peculiarità della collocazione prevista per la FSRU reclamasse l'assunzione della UNI EN 1473:2021 fra i riferimenti normativi da adottare; tale norma fornisce anche criteri di accettabilità del rischio. Si osservava, inoltre, l'opportunità di elaborare un'analisi di sicurezza dell'intero bacino portuale, recuperando l'approccio dei Rapporti Integrati di Sicurezza Portuali.

In risposta a queste osservazioni, SNAM FSRU dichiara che, sebbene la FSRU non rientri nel campo d'applicazione della CEN-EN 1473, i livelli di sicurezza adottati sono equivalenti a quelli richiesti dalla norma in questione e sono riconosciuti dalle certificazioni citate al paragrafo C.7.1.2 del RdSp, alle quali rimandano.

SNAM FSRU aggiunge che, *“in merito al confronto tra norma CEN - EN 1473 e progettazione del Terminale”, “la norma citata è stata utilizzata per la progettazione delle installazioni in banchina, che rientrano nel suo campo di applicazione: ad esempio la cortina d'acqua antincendio è stata dimensionata utilizzando come portata specifica 70 lpm/m”*.

Non sono state dichiarate specifiche valutazioni riferibili alla norma citata, relative ai criteri di scelta della posizione dell'attracco della FSRU rispetto al contesto dell'area portuale o all'adeguatezza della banchina di attracco rispetto alla praticabilità di azioni efficaci in risposta ad emergenze e all'accessibilità di mezzi di soccorso; l'analisi di questi problemi viene richiesta dalla UNI EN 1473 già nella fase concettuale del progetto.

Il problema della pertinenza delle norme tecniche si supera certamente citando la UNI EN ISO 20257, parti 1 e 2 (vedi riferimenti [5] e [6] al paragrafo 3.2), nel cui campo d'applicazione, senza alcun dubbio, rientra la FSRU Golar Tundra. La citata norma, infatti, riguarda “Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto”; la parte 1, edizione 2020, è relativa alla “Progettazione di installazioni di GNL galleggianti” e la parte 2, edizione 2021, è relativa alle “Questioni specifiche delle FSRU”.

Il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp), al C.7.10.1.1, evidenzia l'alta

affidabilità dei logic solver per i sistemi ESD e F&G che avranno SIL 3 secondo i requisiti della ISO 20257; nel RdSp non ci sono altri richiami espliciti a tale norma. Limitandosi a considerare solo alcuni aspetti e requisiti fondamentali della UNI EN ISO 20257, si segnalano:

- i criteri di accettabilità del rischio, indicati nell'Annesso A.4 e riassunti nella figura 7, che si possono assumere quando non sono disponibili criteri definiti dalle regolamentazioni locali
- la richiesta di valutare l'idoneità dell'ubicazione del sito nel confronto fra le varie opzioni ipotizzabili, già in fase di studio di fattibilità, e particolarmente quando l'installazione è prevista in aree portuali; la valutazione deve tenere accuratamente conto della densità del traffico marittimo, dei risultati degli studi di manovrabilità, in relazione, in particolare, alle partenze di emergenza, oltre che degli effetti ambientali.



Figura 7: UNI EN ISO 20257-1. Criteri di accettabilità del rischio

3.4. FSRU E GESTIONE DELL'AREA PORTUALE

Adottando l'approccio della UNI EN ISO 20257 è necessario, pertanto, affrontare, già durante lo studio di fattibilità, tutti i problemi che incidono sull'operatività dell'area portuale e sono vincolanti ai fini della gestione di emergenze, senza

rinviarli alle fasi conclusive dei processi autorizzativi.

Né, tanto meno, è possibile rimandare le soluzioni alla stesura del Piano di Emergenza Esterno (PEE), che il Prefetto (art. 21 del D.Lgs 105/2015, comma 5) redige “entro due anni dal ricevimento delle informazioni necessarie da parte del gestore”. Nelle considerazioni delle pagine che seguono, risulterà estremamente probabile, se non certo, che le valutazioni d’interesse per pianificare emergenze nell’intero bacino portuale possono determinare forti limitazioni dell’esercizio del porto, fino a modificarne la funzionalità attuale.

Anche sulle base delle precedenti considerazioni, si ribadisce, come già osservato nella precedente nota del 15.09.2022, quanto sia essenziale affrontare la valutazione dei rischi di incidenti rilevanti indotti dalla FSRU e la sicurezza dell’intero porto in termini di studio di rischio integrato dell’intera area portuale.

SNAM FSRU Italia, nel documento REL-VDO-E-00045 di SNAM, “*Risposta alle osservazioni interdisciplinari sul progetto*” dello scorso 04.10.2022, dichiara la disponibilità a fornire le eventuali informazioni integrative necessarie, secondo le autorità competenti, per la predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza che era previsto dall’abrogato Decreto Ministeriale n° 293 del 16/05/2001.

L’Autorità Portuale, dal canto suo, con la comunicazione del 19.09.2022, ribadisce come, con l’abrogazione del D.M. 293/2001 “sia venuto meno l’obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale posto in capo alle Autorità Portuali o alle Capitanerie di Porto” e, richiama il comma 9 dell’art. 22, D.Lgs. n. 105/2015, *che stabilisce che ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all’articolo 21 (approvato dal Prefetto). A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto e non, dunque, dall’Autorità di Sistema portuale*”. Ciò, come già segnalato all’inizio del presente paragrafo, significa affrontare in ritardo problemi che secondo la norma tecnica applicabile (UNI EN ISO 20257) dovrebbero essere risolti durante lo studio di fattibilità. Rimandarli alla fase di stesura del piano di emergenza esterna, dopo l’avvio dell’esercizio della FSRU,

significa posticiparne le soluzioni fino a due anni dopo l'autorizzazione all'esercizio del rigassificatore (cioè appena un anno prima della fine presunta della permanenza autorizzata dell'impianto nel porto!). Una simile procedura, oltre a determinare un pericoloso vuoto di norme da attuare in caso di emergenza, può, verosimilmente, può imporre determinazioni che stravolgono l'identità del Porto di Piombino, non dichiarate all'atto dell'autorizzazione dell'impianto.

Fin da ora è doveroso definire i provvedimenti che si intendono adottare nel Porto in caso di emergenza e per condizioni meteo avverse, anomalie, avarie, manovre errate o difficoltose, incidenti e rilasci accidentali.

3.5. RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO – RAPPORTO CETENA

In risposta alle richieste del CTR sul rischio da fonti mobili è stato fornito il **rapporto CETENA** "*Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino*" che ha valutato le manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier, tenendo conto del traffico di un'unità tipo traghetto.

Lo studio CETENA non indica esplicitamente le frequenze di traffico, dichiara che i dati sulle condizioni d'onda provengono da uno studio fornito dal Cliente, senza ulteriori precisazioni, e che i dati sull'intensità del vento e corrente sono stati assunti secondo indicazioni dei piloti, senza altri dettagli sulle fonti di dati.

Nelle simulazioni dello studio CETENA sono state principalmente assunte movimentazioni notturne delle navi gasiere, proprio in considerazione della criticità di movimenti diurni in condizioni intenso traffico. Il riconoscimento della criticità di transito diurno delle gasiere evidenzia come sia necessario definire, fin da ora, quale debba essere la regolamentazione del porto con la FSRU in esercizio e quali vincoli dovranno necessariamente essere imposti alla navigazione durante le operazioni di avvicinamento, accostamento, scarico e partenza delle navi gasiere. In tema di rigorose e stringenti norme di sicurezza in presenza di FSRU, peraltro in mare aperto e, quindi, in assenza di esposizione a rischio di attività portuali e comunità urbane, non si può non tener conto delle ordinanze che impongono aree estese di interdizione

e limitazione della navigazione, quali l'Ordinanza n.6/2014 della Capitaneria di Porto di Livorno Regolamento delle attività del terminale rigassificatore FSRU Toscana, l'Ordinanza n.63/2008 della Capitaneria di Porto di Chioggia con il Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del terminale marino Adriatico LNG e la Circolare IMO n° SN1/Circ 257 del 11.12.2006 "*Routeing mesaures other than traffic separation schemes*".

Sono state considerate la configurazione del porto e quella con nuovo progetto della banchina Ovest. Riguardo a tale progetto, non ci si può esimere dall'evidenziare che il cantiere per realizzarlo incrementa significativamente i livelli di rischio dell'area portuale, essendo difficilmente compatibile con la FSRU in esercizio; in nessun documento questo problema risulta affrontato.

Le simulazioni CETENA hanno evidenziato la sussistenza di **manovre critiche, non riuscite o riuscite al limite** e, precisamente:

- **manovra riuscita al limite** identificata come **M130**, ingresso LNG carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, manovra svolta simulando una rotazione e incremento progressivo del vento, che da 10kN cresce a 20 kN, 25 kN, 30 kN, 35 kN, e concomitanti rotazioni della provenienza del vento
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E010**: ingresso LNG carrier, avaria rimorchiatore, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 45-135° 15-30 kN
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E040**: uscita LNG carrier ed FSRU in avaria ed emergenza, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN,
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B010**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua passa a distanza molto ravvicinata dalla FSRU, appena 11 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B011**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua della nave passa a 30 m dalla FSRU ma si incaglia a poppa; spazi di manovra ridotti
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B040**: ingresso Bulk Carrier con

LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN; distanza minima tra la prua e la FSRU è circa 12 m

- **manovra non riuscita** identificata come **B060**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN; la nave transita con un angolo di deriva elevato tra la LNG Carrier e il basso fondo. Il rimorchiatore voltato a prua non ha molto spazio per operare. La distanza minima tra la prua della bulk carrier e la LNG Carrier è inferiore a 10 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B061**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN, la nave tocca il bassofondo a poppa. La manovra viene continuata e la nave arriva in banchina. Il rimorchiatore a prua non ha lo spazio di lavorare, al fine della manovra dovrebbe lavorare molto angolato, ma lo spazio risulta inferiore al necessario per farlo
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B062** (ripetizione della B061 provando l'accosto con la dritta in banchina.): ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN. ripetizione della manovra B061. La manovra inizia con la nave già ruotata all'interno del bacino portuale, pronta per procedere in marcia addietro verso l'accosto; gli spazi risultano insufficienti e la nave si incaglia con la prua sul bassofondo
- **manovra non riuscita** identificata come **D010**: ingresso LNG carrier, vento Nord 180° 15 kN, con nuova banchina Ovest in progetto
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E090**: LNG carrier presente, vento Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax con timone in avaria, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna" del Dipartimento della Protezione Civile)
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E100**: LNG carrier presente, vento

Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax in black out, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna" del Dipartimento della Protezione Civile)

Su 39 manovre simulate, 4 manovre non sono riuscite e 8 manovre sono riuscite al limite. Le condizioni meteo più gravose ipotizzate assumono velocità del vento di 35 kN. Il recente evento verificatosi il 18 agosto scorso, con raffiche di vento a circa 140 km/ora (circa 76 kN), peraltro indicativo di fenomeni che tendono a riproporsi con frequenza crescente, pone la necessità di valutare gli effetti di condizioni meteo climatiche avverse particolarmente severe sulla movimentazione e sulla presenza di navi gasiere in porto oltre che sulla sicurezza della FSRU.

SNAM FSRU nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 riconosce i limiti di manovrabilità emersi dallo studio CETENA e si rimette alle decisioni dell'Autorità marittima in merito alle autorizzazioni di transito e operabilità del LNG Carrier.

Il ripetersi di fenomeni climatici particolarmente critici sollecita, inoltre, la rivalutazione dello "sloshing" (movimento del pelo libero di un liquido all'interno del serbatoio) che il proponente ha considerato trascurabile (si veda la risposta 3.12 del documento REL-VDO-E-00026 fornita a tal proposito alla specifica richiesta del CTR), verificando se la protezione delle dighe portuali sia sufficiente a renderlo trascurabile anche in condizioni estreme.

La richiesta del CTR riguardante il Rischio di fonti mobili comprendeva la fornitura di studi sulla valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto con analisi probabilistica e deterministica (frequenze e magnitudo): l'integrazione non fornisce questo tipo di valutazione. Su tale tema, infatti, il proponente ha reso disponibile solo lo studio CETENA, che è centrato sulla "manovrabilità" di gasiere, FSRU, bulk carrier nel porto ma non è finalizzato a stimare la probabilità dell'errore di manovra o gli effetti di urti e collisioni; non sono state prodotte altre valutazioni relative a frequenze di urti e collisioni e relative conseguenze.

In risposta alle richieste del CTR di analisi dei rischi in fase di accosto della gasiera

(Shuttle Carrier) e connessione con la FSRU, è stata prodotta un'analisi HAZID che si compone di due Worksheet.

Nel primo dei due Worksheet, in relazione a condizioni meteo con forte intensità di vento e moto ondoso, gli estensori dell'analisi raccomandano una preventiva simulazione di manovrabilità. SNAM FSRU non precisa quando e come sarà svolta tale simulazione.

SNAM FSRU enfatizza la disponibilità di procedure articolate e rigorose (procedura di ormeggio "Mooring operation manual vs LNG carriers - Allegato 2", procedure operative del documento STS 200 del 26/11/2021) che coinvolgono gli equipaggi della FSRU e della Nave Shuttle e l'importanza dell'analisi di rischio, continuamente aggiornata, effettuata fra tutte le parti coinvolte. È quanto meno opportuno richiamare i punti di forza di tali procedure che dimostrano l'effettiva efficacia della Mooring operation manual vs LNG carriers e indicare con quali modalità viene eseguita l'analisi di rischio, chi la promuove (gestore FSRU?), con quale frequenza avvengono gli aggiornamenti.

Non sono state fornite informazioni sulle procedure di disormeggio e allontanamento della LNG Carrier sebbene tali manovre debbano essere effettuate in caso di emergenza, come richiesto dalla UNI EN ISO 20257.

3.6. ANALISI HAZOP RICHIAMATA NEL RDSP

Sia il Rapporto Preliminare di Sicurezza sia le integrazioni (documento REL-VDO-E-00026) prodotte per soddisfare le richieste del CTR sia il documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 non chiariscono le ragioni per cui è stata presentata un'analisi HAZOP relativa ad una nave diversa dalla Golar Tundra, anche se dichiarata gemella, sebbene sia la Golar Tundra la FSRU sottoposta alla procedura di NOF.

In risposta alle richieste del CTR sono resi disponibili e messi a confronto alcuni schemi delle due navi (in qualche particolare le figure fornite presentano differenze; per esempio, linee in uscita da "REGAS Skid 3).

Gli schemi forniti non comprendono l'unità di produzione dell'ipoclorito nè depositi e utilizzi dei combustibili impiegati per i servizi (olio combustibile, marine gasoil,

marin diesel).

L'analisi HAZOP deve riguardare specificamente il progetto FSRU Golar Tundra.

L'analisi di rischio per l'identificazione delle ipotesi incidentali, condotta con tecnica HAZOP o altra metodologia, dev'essere estesa a tutte le unità in cui sono presenti sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs 105/2015.

3.7. TRATTAMENTI ANTIVEGETATIVI DELL'ACQUA DI MARE: RILASCI DI SOSTANZE PERICOLOSE PER L'AMBIENTE ACQUATICO

Al par. B.3.2.11.3 (pag. 54/230 del Rapporto Preliminare di Sicurezza) si prevede che "La FSRU sia dotata di un sistema di produzione di ipoclorito di sodio attraverso il processo di **elettrolisi dell'acqua di mare**".

Dall'elettrolisi dell'acqua di mare ci si può attendere la formazione di Cl₂, (da assorbire successivamente in soluzione salina per produrre ipoclorito) e la formazione di H₂. Non sono disponibili dati e informazioni ulteriori sull'impianto, sul processo, su eventuali sfiati di idrogeno e loro collocazione. L'impianto non è nemmeno oggetto di valutazione nel Metodo a Indici.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU scrive che *“il sistema per la produzione di ipoclorito di sodio sfrutta il principio dell'elettrolisi dell'acqua di mare, producendo ipoclorito di sodio in “situ” da immettere direttamente nel sistema idrico”*.

Di questo impianto, tuttavia, si continua a non fornire una descrizione dettagliata, uno schema di processo, un layout che consenta di apprezzarne la posizione sulla FSRU e il suo ingombro.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 si aggiunge che *“Il sistema descritto produce ipoclorito di sodio senza accumulo ed in quantità ben al di sotto dei limiti previsti alla colonna 3 della parte 1 o alla colonna 3 della parte 2 dell'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015. Non essendo pertanto previste quantità di interesse di ipoclorito di sodio, non è tecnicamente sensato ipotizzare rilasci significativi di tale sostanza”*. La quantità di ipoclorito dichiarata nel RdSp è 61,2 tonnellate che corrispondono a circa il 30% della soglia superiore della categoria di pericolo a cui appartiene la sostanza.

3.8 VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 1R

In relazione **all'evento 1R** e, in particolare, alla durata degli scarichi di GNL da Shuttle carrier verso FSRU, è stata prodotta un'integrazione correttiva che conferma e precisa che:

- la singola operazione di trasferimento di GNL verso FSRU dura per 21 ore
- il numero di operazioni annue è 75
- il tempo impegnato in un anno per tali operazioni è stimato in 1600 ore

Nell'integrazione, inoltre, sono stati smentiti i ratei di guasto dichiarati nel Rapporto Preliminare di Sicurezza per la rottura parziale e la rottura totale delle manichette (rispettivamente $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora e $4,00 \cdot 10^{-6}$ occ/ora (acquisiti da tabella 3.19 del TNO Purple Book ed. 2005) e si è dichiarato che sono stati utilizzati valori più appropriati al caso in esame e precisamente $6 \cdot 10^{-4}$ occ/trasbordo (Leak arm-gas tanker) e $6 \cdot 10^{-5}$ occ/trasbordo (Full bore-gas tanker) acquisiti dalla tabella 3.21 del TNO Purple Book ed. 2005.

In base ai dati aggiornati, considerando l'esercizio di 4 manichette in 75 operazioni annue, risulta che:

- la frequenza nel caso di "leak arm-gas tanker" è $1,8 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-4}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)
- la frequenza nel caso di "full bore-gas tanker" è $1,8 \cdot 10^{-2}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-5}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)

Le frequenze associate all'ipotesi incidentale 1R diventano sensibilmente superiori rispetto a quelle riportate nel Rapporto Preliminare.

In base ai **criteri COMAH** richiamati al C4.1.1.3 (pag. 113/230) del Rapporto Preliminare di Sicurezza, **l'ipotesi 1R** ha una classificazione più critica rispetto a quella riportata, risultando "**probabile**" e non "abbastanza probabile".

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU sostiene che la frequenza di rottura della manichetta per operazione non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in esercizio. Il dato di rateo di base di letteratura è espresso in occasioni/trasbordo e riferito a una singola manichetta; l'assunzione di

SNAM FSRU non può essere accettata.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

3.9. VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 10R

In relazione **all'evento 10R**, appare contraddittoria la valutazione delle frequenze rispetto ai dati di base assunti.

Nella tabella 53 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (riportata nel seguito) si indica come fonte di letteratura il TNO Purple Book ed. 2005, tabella 3.19, in cui i dati sono espressi in occ/ora; nella successiva tabella 54 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (anch'essa riportata nel seguito) gli stessi dati numerici vengono espressi in occ/anno e, a partire da essi, si sviluppano i calcoli successivi con risultati che appaiono oggettivamente impropri.

Item	Riferimento	Rottura parziale	Rottura totale
		occ/ore	occ/ore
Rottura manichetta pressurizzata	TNO Purple Book Ed. 2005	$4,00 \cdot 10^{-5}$	$4,00 \cdot 10^{-6}$

Tabella 53: Ratei di guasto da letteratura

Ipotesi	Riferimento	Frequenza rottura				f_{utilizzo}	λ_{finale}
		occ/anno per item	n. item	occ/anno	occ/h	h/anno	occ/anno
10R - Manichette flessibili ad alta pressione di scarico da FSRU a metanodotto onshore	Perdita significativa	$4,00 \cdot 10^{-5}$	4	$1,60 \cdot 10^{-4}$	$1,83 \cdot 10^{-8}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-4}$
	Rottura totale	$4,00 \cdot 10^{-6}$	4	$1,60 \cdot 10^{-5}$	$1,83 \cdot 10^{-9}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-5}$

Tabella 54: Determinazione della frequenza di accadimento dell'ipotesi incidentale

Specificamente e coerentemente con le unità di grandezza delle fonti:

- se il dato di letteratura è $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora (rottura parziale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è $3,50 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora x 8760 ore)
 - o con 4 manichette in esercizio la frequenza è 1,4 occ/anno

($3,50 \times 10^{-1}$ occ/anno x 4 manichette)

- se il dato di letteratura è $4,00 \times 10^{-6}$ occ/ora (rottura totale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è $3,50 \times 10^{-2}$ occ/anno ($4,00 \times 10^{-6}$ occ/ora x 8760 ore)
 - o con 4 manichette in esercizio la frequenza è $1,4 \times 10^{-1}$ occ/anno ($3,50 \times 10^{-2}$ occ/anno x 4 manichette)

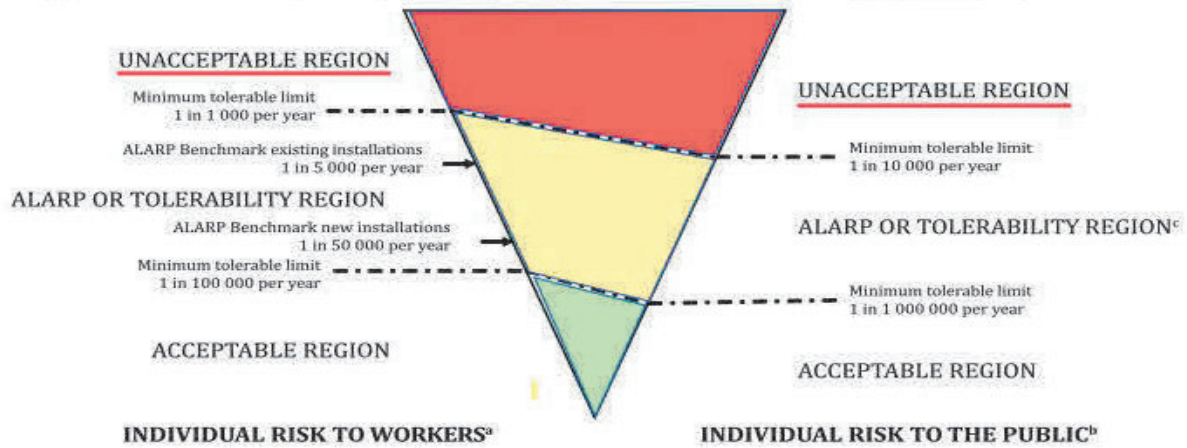
Le probabilità di rilascio dalle manichette di trasferimento verso il gasdotto crescono significativamente rispetto a quanto riportato nel Rapporto Preliminare di Sicurezza; in base ai **criteri COMAH, l'ipotesi 10R** non è più “abbastanza probabile” e diventa "**probabile**" (circa 1 caso all'anno per la rottura parziale delle manichette e circa 1 caso ogni 10 anni per la rottura totale delle manichette).

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022, SNAM FSRU sostiene che “*Il rateo di guasto utilizzato per la valutazione della frequenza, espresso in occ/operazione e relativo ai trasferimenti via mare (Gas tanker, semigas tanker - bracci di carico), considera l'evento di rottura di una singola manichetta e pertanto si ritiene che la frequenza calcolata non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in uso*”. Si tratta di affermazioni oggettivamente improprie, dato che, nel RdSp per l'evento 10 R i ratei non sono mai espressi in occ/operazione e le manichette in esercizio continuo sono in numero di 4.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

A.4 Levels of risk

When no local regulations exist, in terms of individual risk per annum for humans (workers or the public), the criteria corresponding to widely accepted values as shown in [Figure A.1](#) may be used:



Key

- a including contractor employed
- b all those not directly involved in organization's activities
- c risk to be demonstrated to have been reduced to a level which is practicable with a view to cost/benefit

Figura 8: criteri di accettabilità del rischio da UNI EN ISO 20257

3.10. SCENARI INCIDENTALI, DISTANZE DI DANNO E PIANO DI EMERGENZA ESTERNO

L'elaborazione dei piani di emergenza esterna nei territori in cui sono presenti attività a rischio di incidente rilevante mette in primo piano la parte deterministica delle valutazioni dei rischi e, cioè, le distanze di danno; in relazione ad esse le linee guida predisposte dalla Protezione Civile tre zone di riferimento:

- Prima Zona o "Zona di sicuro impatto" caratterizzata dal raggiungimento di soglie di elevata letalità per le persone:
 - o 0,3 barg o 0,6 bar per spazi aperti nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 12,5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire, r
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori al limite inferiore di infiammabilità nel caso di nube di vapori infiammabili (Flash Fire)
- Seconda Zona o "Zona di danno" caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni irreversibili:
 - o 0,07 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori alla metà del limite

inferiore di infiammabilità nel caso di nube di vapori infiammabili (Flash Fire)

- Terza Zona o “Zona di attenzione” caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni reversibili:
 - o 0,03 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 3 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione da definire caso per caso nel caso di nube di vapori infiammabili (Flash Fire), di frequente assunta con estensione pari al doppio di quella della seconda zona.

Riguardo alla predisposizione del Piano di Emergenza Esterno per la FSRU, è particolarmente significativo lo scenario di Flash Fire associato all’evento incidentale 3R. La figura 9 mostra i perimetri delle aree di danno dei diversi scenari incidentali che possono essere originati.

La distanza che definisce la “Zona di danno” entro la quale le persone esposte possono subire lesioni irreversibili per effetto del flash fire interessa circa il 50% dell’accesso all’area portuale. In caso di Flash Fire, si prospetta, quindi, una grave situazione di emergenza non compatibile con natanti in transito, in ingresso e uscita dal porto, particolarmente rilevante se si considera la frequenza del passaggio dei traghetti che, in stagione estiva, è di uno ogni 4 minuti.

Appare evidente come la gestione di situazioni di emergenza di tale criticità non ammettano valutazioni rinviabili e debbano essere esaminate nella fase di studio di fattibilità del progetto, così come richiede, peraltro, la UNI ENI ISO 20257; inoltre, devono costituire un passaggio fondamentale del processo autorizzativo.

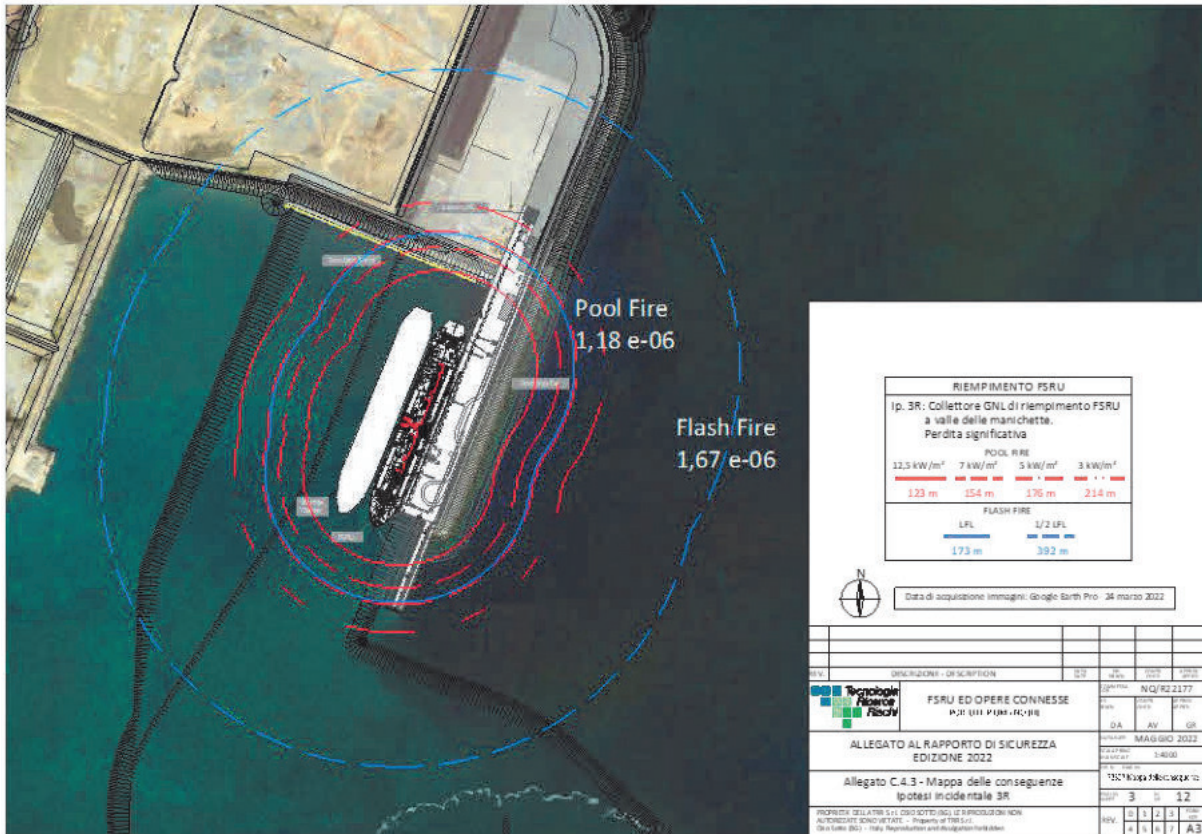


Figura 9”

Come dato vedere, i rilievi dell’Ing. Francalanza dimostrano la presenza di una lunga serie di criticità sotto il profilo della sicurezza che si rivelano insanabili e insuperabili, considerato il particolarissimo contesto localizzativo.

Sotto altro profilo, occorre contestare fin d’ora l’illogicità e l’irragionevolezza del mancato deposito agli atti della conferenza di servizi del parere del Comitato tecnico regionale (CTR), che:

- ai sensi dell’art. 6 co. 3 lettera a) e dell’art. 17 D. Lgs. 105/2015 effettua le istruttorie sui rapporti di sicurezza e adotta i provvedimenti conclusivi;
- ai sensi dell’art. 6 comma 4 D. Lgs. 105/2015 deve fornire alle autorità competenti per la pianificazione territoriale e urbanistica, primo tra tutti il Comune di Piombino, i “pareri tecnici per l’elaborazione dei relativi strumenti di pianificazione”;
- ai sensi degli artt. 16 co. 1 e 17 commi 1 e 2 D. Lgs. 105/2015 deve valutare il rapporto preliminare di sicurezza, avviando un’istruttoria all’atto del suo

ricevimento e rilasciare all'esito il nulla osta di fattibilità ovvero, “*qualora l'esame del rapporto preliminare abbia rilevato gravi carenze per quanto riguarda la sicurezza*”, formulare “*la proposta di divieto di costruzione*” mantenendo comunque il potere, qualora nel rapporto definitivo di sicurezza prodotto a seguito del rilascio del nulla osta di fattibilità “*le misure indicate per la prevenzione e la limitazione delle conseguenze di incidenti rilevanti risultino nettamente inadeguate*”, di disporre il “*divieto di inizio attività*”.

Anche sulla base delle valutazioni del CTR, ai sensi dell'art. 22 co. 8 D. Lgs. 105/2015, il Comune dovrà poi individuare e disciplinare le aree da sottoporre a specifica regolamentazione tramite l'elaborato tecnico “rischio di incidenti rilevanti” (ERIR), relativo al controllo dell'urbanizzazione nelle aree in cui sono presenti stabilimenti (il cui dettaglio è specificato nell'art. 3.1. del D.M. 9 maggio 2001).

La stessa Autorità portuale, ai sensi dell'art. 6 co. 2 D.M. 9 maggio 2001, “*deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgono aree esterne a quella portuale*”.

Tale previsione assume particolare rilevanza nel caso di specie, se si considera che l'intera città di Piombino è collocata immediatamente a ridosso dell'area portuale (ed anzi, si può dire che l'area portuale è letteralmente compenetrata in essa).

Del resto, lo stesso D.M. 9 maggio 2001 precisa espressamente, all'art. 3, che l'amministrazione comunale, nel caso di insediamenti di stabilimenti nuovi, deve verificare “*con l'apporto dei soggetti coinvolti, la compatibilità territoriale e ambientale del nuovo stabilimento rispetto alla strumentazione urbanistica vigente*” e, in caso di mancata verifica della compatibilità, **promuovere la variante urbanistica solo nel caso in cui sia possibile rispettare i “criteri minimi di sicurezza per il controllo dell'urbanizzazione”**.

Ad ulteriore conferma della stretta interdipendenza tra i diversi procedimenti, si consideri che l'art. 31 co. 2 del D. Lgs. 105/2015 prevede espressamente che le risultanze dell'istruttoria svolta nel procedimento relativo al rischio di incidenti rilevanti devono essere messe a disposizione degli organi competenti affinché ne tengano conto “*nell'ambito delle procedure relative alle istruttorie tecniche previste in materia*”.

ambientale, di sicurezza sul lavoro, sanitaria e urbanistica”, tra le quali è espressamente richiamata quella di cui all’art. 216 R.D. n. 1265/1934.

Dato che, nel momento in cui il presente parere viene reso, non sono note all’amministrazione comunale e al Sindaco tutte le valutazioni che sono e saranno rese dagli organismi competenti in materia di rischi di incidenti rilevanti, le contestazioni che precedono devono ritenersi inevitabilmente parziali e comunque idonee, da sole, a dimostrare la presenza di carenze e criticità assolutamente insanabili sotto il profilo della sicurezza, che dovranno portare al diniego del nulla osta di fattibilità ed al conseguente **divieto di costruzione**.

3. Ancora sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all’operatività del porto, tenuto conto dell’area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire)

Nel par. 3 della relazione allegata al precedente parere dell’amministrazione l’Ing. Bortolato ha precisato i rilevanti profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all’operatività del porto, tenuto conto dell’area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (*Flash Fire*).

Anche in questo caso la documentazione integrativa successivamente depositata dalla proponente non ha risolto alcuna delle predette criticità, ed anzi ne ha lasciate emergere di nuove, che l’Ing. Bortolato ha riassunto al par. 2 della relazione integrativa allegata, i cui contenuti si riportano di seguito:

“2.1. CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE

Attualmente sono presenti una banchina lato nord, una banchina lato est ed un’area lato ovest con bassi fondali. Nella banchina lato nord ormeggiano le bulk carrier per il traffico mercantile, la banchina est è quella destinata all’ormeggio permanente, per tre anni, della nave FSRU. Figura 1. Una seconda analisi prevede la nuova banchina ovest, che sarà destinata ad accogliere navi bulk carrier di 300 metri di lunghezza,

Figura 2, riducendo lo spazio di manovra di FSRU, navi LNG, bulk carrier attuali. Il CETENA ha effettuato simulazioni di manovra in porto, la relazione è contenuta nel documento “Report n. 14650”. Sono state effettuate 45 simulazioni con la conformazione portuale attuale, 7 nella configurazione che include la nuova banchina ovest. Alcuni giorni fa, è stato emesso il verbale della riunione della conferenza di servizi tenutasi il 07/10/2022, in cui si legge della necessità di prevedere un arretramento della nuova banchina ovest di 50 metri, correlato all’ingombro delle due navi (FSRU e LNG) affiancate. Ciò comporta un aumento dello scavo previsto di circa 450’000 metri cubi di sedimenti.

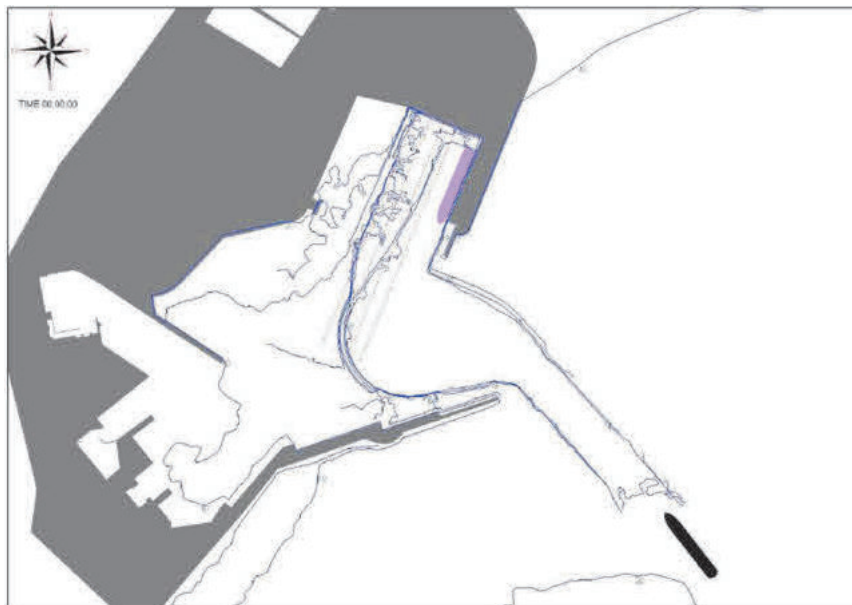


Figura 1: configurazione attuale banchina

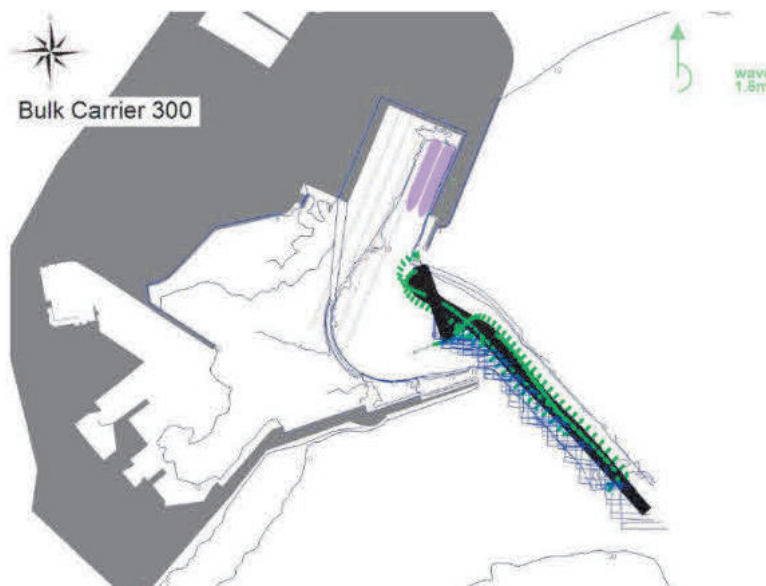


Figura 2: configurazione con nuova banchina ovest

2.2. STUDIO DI MANOVRABILITA'

Il documento “Report n. 14650” riporta lo studio di manovrabilità. In Figura 3 è riportato il riepilogo delle manovre totali eseguite nel simulatore di Genova. In particolare, sono state eseguite 4 manovre con FSRU, 24 con LNG carrier, 16 con una bulk carrier lunga 180 metri, solamente 3 con una bulk carrier lunga 300 metri, ed infine 5 con nave traghetto (RoPax), in condizioni di emergenza, da/per le banchine preposte nel lato sud del porto.

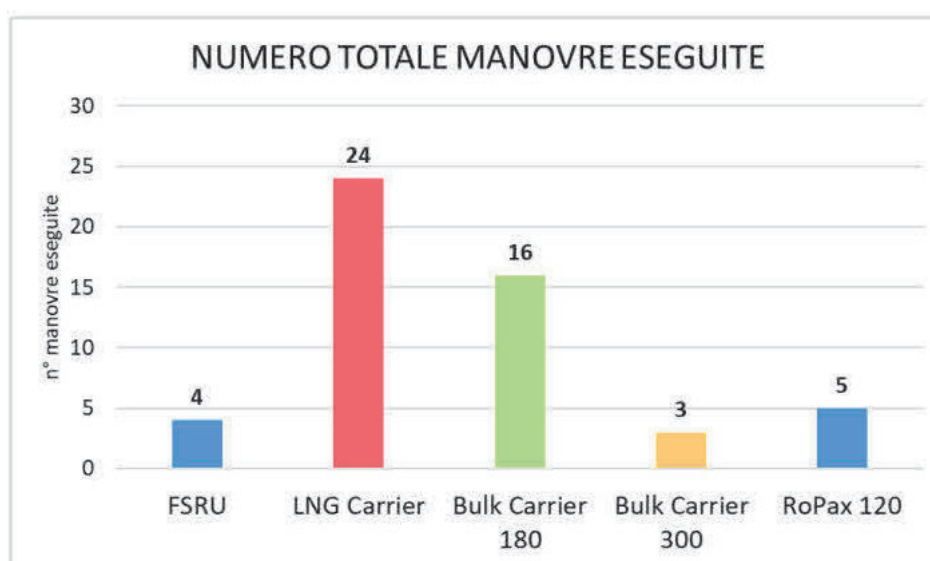


Figura 3: riepilogo manovre eseguite.

2.2.1. FSRU

Per quanto riguarda la FSRU, Figura 4, sono stati effettuati:

- 2 ingressi: Entrambi in assenza di vento
- 2 uscite: una in assenza di vento, una con vento da sud di 25 nodi



Figura 4: FSRU Golar Tundra

2.2.2. LNG carrier

In merito alla LNG Carrier, Figura 5, sono stati effettuati:

- 11 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 descritto al limite della fattibilità, con vento in rotazione e rimorchiatori all'80%
- 7 uscite. Riuscite con un vento massimo di 25 nodi.



Figura 5: LNG carrier

2.2.3. Avaria LNG

Sono state condotte simulazioni con un'avaria alla LNG. In un caso l'avaria non investe la LNG ma consiste nell'emergenza della FSRU, condizione che impone l'allontanamento della LNG.

Con un'avaria alla LNG sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 ingresso concluso con incaglio entro 300 metri dalla FSRU con vento massimo di 30 nodi
- 1 uscita riuscita con vento massimo di 25 nodi.

2.2.4. Emergenza FSRU

Nella simulazione di emergenza FSRU, è stato simulato l'allontanamento della LNG con vento massimo di 25 nodi. La manovra è stata descritta come «molto complessa e con margini di sicurezza limitati». In condizioni di emergenza a bordo della FSRU la nave LNG deve tassativamente disormeggiare ed allontanarsi. **In una situazione reale di emergenza, non svolta al simulatore, le condizioni ambientali ed altri fattori influenzano negativamente l'esito della manovra. È da rimarcare il fatto che tutte queste manovre in avaria/emergenza sono state eseguite senza la presenza di altre navi ormeggiate in porto e solo nella configurazione attuale, senza l'ingombro della nuova banchina ovest.**

2.2.5. Bulk carrier 180 m

Si tratta delle navi che attualmente arrivano nella banchina nord.

Sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 al limite con vento in rotazione ed intensificazione, rimorchiatori 80%
- 4 non riusciti con vento massimo 25 nodi
- 5 uscite riuscite con vento massimo 25 nodi
- 1 uscita al limite con vento di 25 nodi.



Figura 6: bulk carrier lunga 180 m

È da notare che il vento non è stato considerato mai superiore a 25 nodi. L'unica simulazione con vento superiore non è stata dichiarata eseguita correttamente.

2.2.6. Bulk carrier 300 m

Sono le navi, Figura 7, che entreranno in porto dopo la costruzione della nuova banchina ovest.



Figura 7: bulk carrier lunga 300 m

Sono stati effettuati:

- 1 ingresso riuscito con vento da 15 nodi
- 1 ingresso fallito con vento da 15 nodi
- 1 uscita riuscita con vento di 25 nodi

Dato il numero esiguo di prove effettuate, lo studio non può considerarsi affidabile. Inoltre, in avaria non sono state effettuate prove.

2.2.7. RoPax

Le RoPax sono le navi traghetto che normalmente ormeggiano nella parte sud del porto, offrendo servizio di trasporto passeggeri e veicoli, Figura 8.



Figura 8: Nave RoPax

Sono state condotte solo le simulazioni in caso di avaria in ingresso o uscita. I due ingressi con avaria sono stati giudicati riusciti con la nave all'ancora all'interno del porto, ad una distanza di 300 m dal rigassificatore. Tale distanza è all'interno dello scenario di danno descritto successivamente, e quindi si trova in una zona di sicurezza dove non dovrebbe sostare alcunché rispetto alla FSRU. Le tre uscite in avaria si sono concluse dando fondo a 400 m dall'impianto FSRU. Tutte e cinque le manovre sono state effettuate con vento massimo di 25 nodi.

2.2.8. Meteo considerato

Le condizioni meteo considerate sono evidenziate in Figura 9 e Figura 10. Si nota che il vento massimo preso in esame è pari a 25 nodi, e che sono state effettuate manovre in numero diverso in diverse situazioni di vento. Nel capitolo 5 del [R2] viene indicato che le condizioni di vento e corrente utilizzate per le simulazioni sono state indicate dal Corpo Piloti di Piombino. Tuttavia, non è stata indicata la frequenza durante l'anno. Anzi, questa non è stata tenuta in considerazione. Risulta evidente che non sono state prese in considerazione condizioni di vento superiore a 25 nodi, evento più che plausibile.

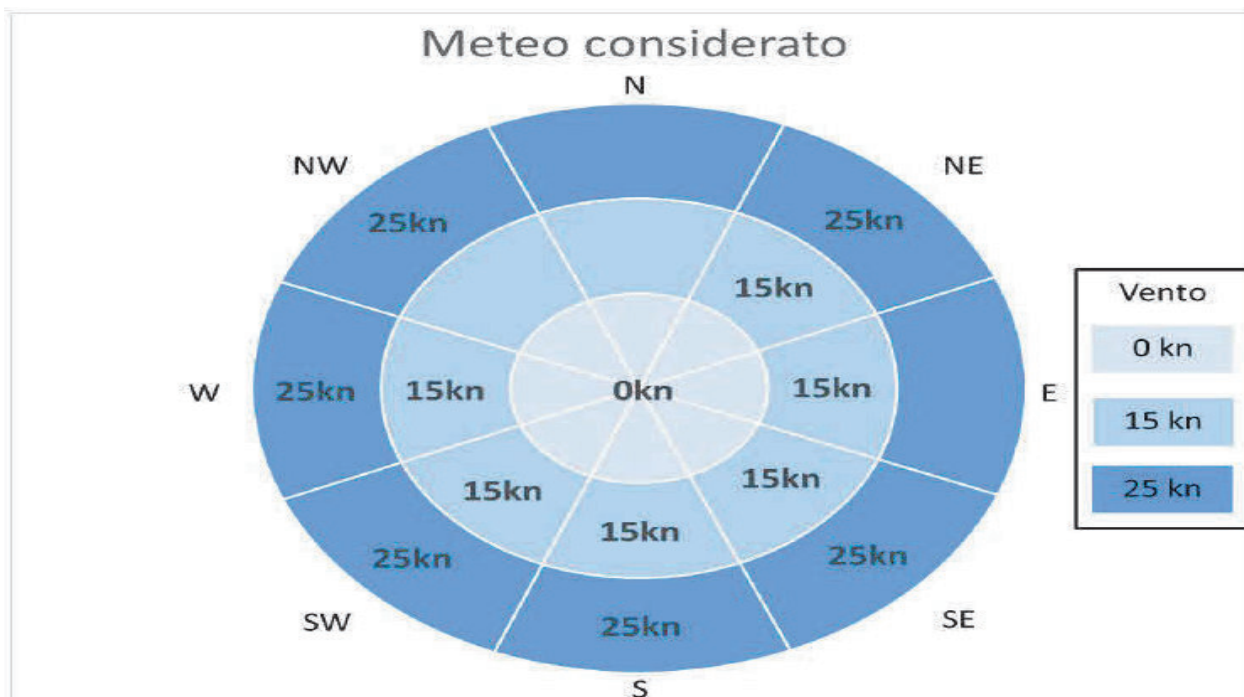


Figura 9: Direzione ed intensità dei venti considerati durante le manovre

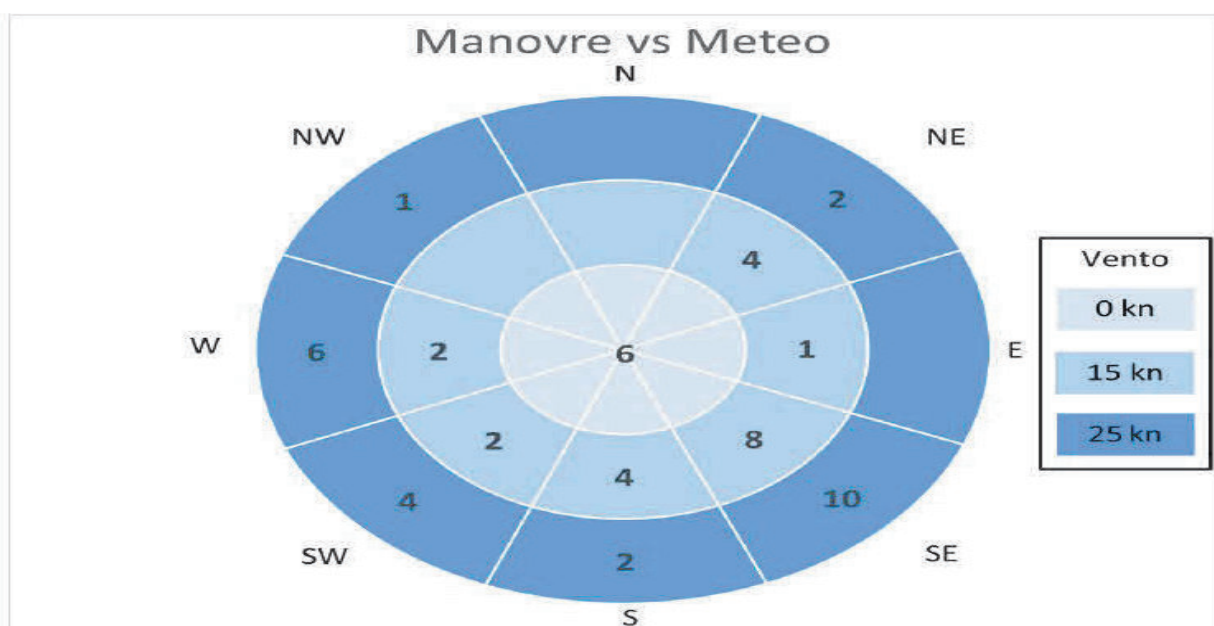


Figura 10: Numero di manovre eseguite al simulatore, associate alla direzione ed intensità del vento.

2.2.9. Riepilogo

Dall'analisi del rapporto del CETENA, è stata creata la seguente tabella riassuntiva delle manovre non riuscite o riuscite al limite.

LNG – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
M130	10	90	Ingresso	FSRU	Attuale
E010	15-30	45-135	Ingresso	FSRU	Attuale
E040	25	270	Uscita	FSRU in emergenza	Attuale
Bulk Carrier 180 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
B010	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B011	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B040	25	270	Uscita	FSRU	Attuale
B060	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B061	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B062	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
Bulk Carrier 300 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
D010	15	180	Ingresso	FSRU+LNG	Nuova banchina ovest
Ro-Pax – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
E090	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
E100	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale

E' evidente come le manovre della LNG sono state effettuate solo con l'attuale configurazione del porto, e per tre volte al limite o non riuscite.

Per quanto riguarda le bulk carrier, anche con vento basso le manovre non sono andate a buon fine con la nave LNG accostata alla FSRU.

Ciò significa che il traffico del porto deve essere completamente rivisto per permettere l'ormeggio e l'operatività del terminal FSRU.

Già solo con FSRU senza LNG in operazioni di carico/scarico, l'accesso è limitato.

Se è presente anche la LNG carrier, lo spazio di manovra si riduce ulteriormente, conseguentemente all'operatività del porto commerciale.

La bulk carrier da 300 metri è stata l'unica nave provata con la nuova banchina ovest, e con 15 nodi già sono stati rilevate criticità in ingresso.

2.2.10. Conclusioni

Lo studio deve essere ripetuto con tutti i casi perché non sono state effettuate le stesse prove nelle due configurazioni di banchina.

Inoltre, non è stato specificato:

- se e quando vengono effettuati i lavori di costruzione della banchina ovest
- se questi interferiscono con l'attività della FSRU
- se avvengono in zona ad alto rischio
- se limitano ulteriormente il traffico nel molo nord (PIM)

In aggiunta:

- non è stata specificata la fonte degli scenari
- non sono stati considerati gli stessi scenari per ogni nave.

In conclusione, si può dire che si tratta di uno studio incompleto, che, nonostante manchi di simulazioni, già presenta situazioni molto critiche, se non infattibili o al limite. È chiaro che il traffico all'interno del porto di Piombino dovrà inevitabilmente subire variazioni.

Citando lo studio del CETENA, la simulazione in emergenza E040 risulta "... molto complessa e con margini di sicurezza limitati", pag 49.

La simulazione in emergenza E040 è la manovra di uscita in emergenza della LNG con vento da 135°, 25 nodi. L'emergenza consiste nell'avaria della FSRU. Nonostante l'uso di 2 rimorchiatori al 100% della potenza (condizione assolutamente da evitare), la manovra è risultata "...molto complessa e con margini di sicurezza limitati".

Non è stata fatta nessuna verifica della manovra di emergenza (avaria della FSRU) con condizioni meteomarine peggiori. Dal momento che, già nelle condizioni provate, la manovra rasenta il limite della fattibilità, si deduce che con condizioni anche solamente di poco peggiorative, la manovra non risulta fattibile.

Inoltre, la manovra è stata effettuata con il porto in configurazione attuale, quindi senza la presenza della nuova banchina OVEST. Dalla traccia dei rimorchiatori, sovrapponendo le due configurazioni, si evince una interferenza tra la rotta dei rimorchiatori e la nuova banchina OVEST.

Non è accettabile dover eseguire una manovra di emergenza non in completa sicurezza. Le simulazioni effettuate denotano carenza di margini di sicurezza nonostante le condizioni meteomarine prese in considerazione siano solo di normale intensità.

Per valutare l'impatto, è necessario avere i dati inerenti allo scenario in emergenza anche nella condizione con nuova banchina OVEST.

2.3. EMERGENZA

In caso di emergenza, è stato considerato un valore di area del danno di 392 m, corrispondente allo scenario 3R: rottura significativa collettore GNL di riempimento FSRU a valle manichette (Rif: Prot. 0315772 del 10/08/2022).

Detta area di danno, rispetto alla FSRU, copre più di metà dell'entrata in porto.

In caso di incidente, l'entrata in porto risulterà dunque limitata per più della metà, in situazione di emergenza in cui le navi dovrebbero poter uscire o entrare. Il danno a cui si fa riferimento è il flash fire, ossia: incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile con effetto non esplosivo. Interessa tutte le banchine e il bacino di evoluzione. In caso di emergenza il meteo può essere anche molto più avverso rispetto alle situazioni studiate. Nelle banchine nord e ovest possono essere presenti anche altre navi e personale.

Infine, non sono state fornite procedure di disormeggio in caso di emergenza”.

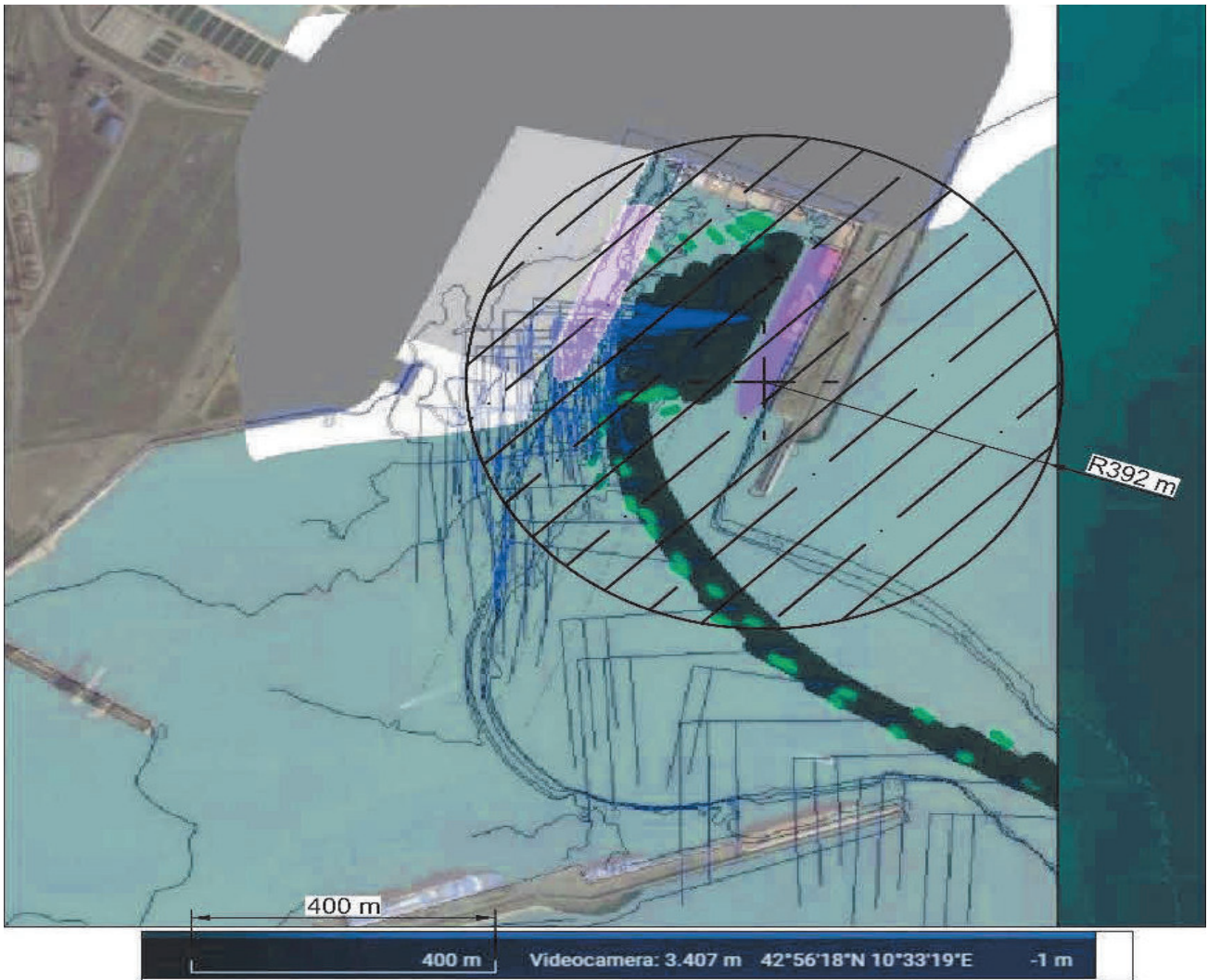


Figura 11: Area del danno di flash fire

Ciò che l'Ing. Bortolato ha rappresentato, nelle predette contestazioni, è un quadro di sostanziale impossibilità, per il porto, di continuare ad operare in condizioni di sicurezza, qualora la FSRU dovesse entrare in funzione, salvo condizioni di rischio per la pubblica incolumità assolutamente inaccettabili.

Cordiali saluti.

Piombino, 20 settembre 2022

Il Dirigente del Settore Lavori pubblici



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - ccp vari - PIVA 00290280494 - CAP 57025

Servizio Politiche ambientali

Integrazione del parere del dirigente del Servizio Politiche ambientali espresso in data 17 settembre 2022

Oggetto: Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Rinnovato parere negativo del Servizio Politiche ambientali

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in previsione della terza seduta della conferenza di servizi 21 ottobre 2022,

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO POLITICHE AMBIENTALI

FACENDO SEGUITO al parere negativo già espresso in data 17 settembre 2022, i cui contenuti devono ritenersi qui integralmente richiamati;

VISIONATA la documentazione integrativa *medio tempore* depositata dalla proponente;

VISIONATE le note e i pareri depositati dalle amministrazioni nel corso dell'istruttoria;

RITENUTO che la proponente non abbia sanato le criticità contestate nel precedente parere e che, anzi, nel corso dell'istruttoria ne siano emerse ulteriori meritevoli di essere a loro volta censurate;

PRESO ATTO dell'istruttoria giuridico-tecnica svolta dai consulenti incaricati dal

Comune di Piombino con D.G.C. n. 183 del 6.7.2022 (Avv. Michele Greco) e con D.D. n. 890 del 10 agosto 2022 (Dr. Marco Stevanin; Prof. Fabrizio Bianchi; Ing. Giovanni Francalanza; Ing. Andrea Bortolato; Dott.ssa Cinzia Morsiani; Dott.ssa Cinzia Ciarallo), i cui risultati sono confluiti nel precedente parere e nella relazione ad esso allegata, oltre che nel presente parere e nella relazione integrativa allegata, da ritenersi parte integrante;

CONSIDERATO che l'impianto progettato, per stessa ammissione della proponente, è stabilimento di soglia superiore per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'allegato 1, parte 2, colonna 3 del D. Lgs. 105/2015 e dunque è soggetto all'applicazione delle disposizioni in materia di controllo del pericolo di incidenti rilevanti di cui al decreto medesimo;

CONSIDERATO altresì che l'impianto progettato rientra nelle industrie insalubri di prima classe producendo, impiegando e trattenendo in deposito sostanze chimiche (cloro; ipoclorito di sodio) di cui alla lettera A dell'allegato al D.M. 5 settembre 1994 e trattando materiali (gas liquefatto) di cui alla lettera B dell'allegato medesimo;

RICHIAMATA la giurisprudenza formatasi sull'art. 216 R.D. n. 1265/1934, con la quale il Consiglio di Stato ha avuto modo di precisare che: *i)* detta disposizione è ancora oggi pienamente vigente ed ha, quale primaria e fondamentale conseguenza, quella di impedire la localizzazione di un nuovo impianto in grado di mettere a rischio la salute pubblica qualora questo debba sorgere in prossimità di abitazioni e attività imprenditoriali preesistenti; *ii)* spetta alla proponente fornire la prova "*di resistenza*" che attesti l'esercizio dell'opera proposta, per l'introduzione di particolari metodi produttivi o cautele, essere in grado di escludere qualsiasi rischio di compromissione della salute del vicinato (*cf.*, *ex plurimis*, Cons. Stato, 2 settembre 2011 n. 4952);

CONSIDERATO che il sito in cui si vorrebbe collocare la FSRU è collocato all'interno del porto e l'intera cittadina di Piombino si trova immediatamente a ridosso di esso,

reitera il PARERE NEGATIVO

del Servizio Politiche Ambientali per tutti gli ulteriori motivi di seguito specificati.
Con la precisazione che il presente parere vale espressamente come determinazione motivata formulata in termini di dissenso ai sensi e per gli effetti dell'art. 14 ter, co. 3, l. 241/1990 rispetto alla quale non è in alcun modo possibile indicare modifiche e/o prescrizioni necessarie ai fini dell'assenso per tutte le motivazioni tecniche che saranno di seguito passate in rassegna.

INDICE

IN VIA PRELIMINARE

1. *Rinvio alle eccezioni preliminari di cui al precedente parere espresso in data 17/09/2022;*
2. *Manifesto travisamento dei presupposti per l'esenzione dalla VIA*
 - 2.1. *Impedimento all'esercizio del rigassificatore in condizioni di sicurezza a causa dell'attuale configurazione del porto*
 - 2.2. *Inattendibilità del cronoprogramma*
 - 2.3. *Fase off-shore e "fragilità" della Golar Tundra*
3. *Ancora sulla violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni*

NEL MERITO

4. *Ancora sulla valutazione di impatto sanitario (VIS)*
5. *Ancora sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all'operatività del porto, tenuto conto dell'area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire)*
6. *Ancora sull'inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN)*
7. *Ancora sugli impatti sull'ambiente marino e sull'itticoltura*
8. *Ancora sulle emissioni in atmosfera*

IN VIA PRELIMINARE

1. Rinvio alle eccezioni preliminari di cui al precedente parere espresso in data 17/09/2022

Nel parere del 17 settembre u.s. sono state sollevate una serie di eccezioni preliminari - anche a proposito dell'esenzione del presente procedimento dalla VIA - che rimangono ferme, non avendo la proponente nella documentazione integrativa depositata nel corso del procedimento e il Commissario portato alcun contributo risolutivo, e devono dunque ritenersi qui integralmente richiamate.

Come avremo modo di vedere nel punto che segue, nell'ultima seduta della conferenza di servizi (7.10.2022) sono peraltro emersi ulteriori elementi che impongono la proposizione di ulteriori censure di improcedibilità.

2. Manifesto travisamento dei presupposti per l'esenzione dalla VIA

I presupposti che la proponente, il MITE e il Commissario straordinario hanno posto a fondamento del procedimento che ci impegna e della sua esenzione dalla VIA sono:

- i.* il fatto che l'area del porto di Piombino fosse l'unica *già pronta* per accogliere il rigassificatore;
- ii.* il fatto che tale localizzazione fosse l'unica in grado di garantire che l'impianto potesse entrare in servizio a partire dal marzo 2023;
- iii.* il fatto che nel corso del presente procedimento sarebbe stato individuato "*un sito per la successiva ubicazione offshore*", circostanza affermata nella nota del 12 agosto 2022 con la quale il MITE ha informato la Commissione europea della decisione di esentare il procedimento dall'applicazione "*delle disposizioni in materia di VIA*" (esenzione generalizzata per ciò solo illegittima, per tutti i motivi spiegati nel precedente parere, al quale si rinvia) e confermata nella prima seduta della conferenza di servizi.

Ebbene, tutti i predetti presupposti si sono rivelati manifestamente erronei e/o infondati.

2.1. Impedimento all'esercizio del rigassificatore in condizioni di sicurezza a causa dell'attuale configurazione del porto

Quanto al primo presupposto di cui al punto che precede, l'Autorità di Sistema Portuale (d'ora in avanti più semplicemente AdSP), con una nota che è stata allegata al verbale della conferenza di servizi del 7 ottobre 2022 senza che nel corso della seduta se ne fossero discussi dettagliatamente i contenuti, ha rilevato “*la necessità di provvedere, in termini di Adeguamento Tecnico Funzionale, all'arretramento del filo "banchina ovest" di 50 metri correlato all'ingombro delle due navi affiancate (circa 70 metri per tutta la durata dell'attività dell'FSRU nel porto di Piombino per 3 anni).*”

Il ricorso al suddetto procedimento:

- *consente di ottenere uno **spazio acqueo maggiore** migliorando sia lo spazio di manovra che la lunghezza dell'accosto lato banchina nord (l'attuale lunghezza di 300 metri diventerebbe 350 metri con possibilità di ricevere navi di dimensioni maggiori);*
- *comporta la riduzione dello spazio di conferimento dei sedimenti marini (da una stima sommaria circa 300.000 mc) riducendo le dimensioni delle vasche;*
- *comporta **un aumento dell'escavo nella parte antistante la banchina ovest primo tratto e secondo tratto per circa 450.000 mc.***
- *necessita di progettare e realizzare **50 metri in prolungamento della banchina Nord con un aumento di spesa di circa 10 ML di euro**”*

Il nuovo filo banchina arretrato di circa 50 metri dovrà essere pertanto oggetto, ancorchè non contrastante con i profili di banchina di cui alle previsioni di Piano, di un adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore portuale del porto di Piombino. La riduzione dello spazio retrobanchina potrà essere compensata dalle aree dall'ex parco minerali in concessione in passato a Piombino Logistics che torneranno nella disponibilità dell'AdSP.

*Allo stesso tempo per bilanciare la riduzione degli spazi di conferimento dei sedimenti **è contestualmente prevista la realizzazione di una nuova vasca di conferimento dei sedimenti nell'area antistante il molo Batteria della capacità di almeno 1.000.000 mc.***

Pertanto, la proposta dell'ATF riguarderà sia l'arretramento del primo tratto della banchina ovest e contestuale riallineamento del secondo tratto, che la realizzazione della nuova vasca”.

Quanto precede dimostra che l'attuale configurazione del porto, molto semplicemente,

non consente alla FSRU ed alle metaniere che la affiancheranno di operare senza impedire le attività che già si svolgono nella banchina nord e che dovranno svolgersi nella già prevista banchina ovest (proprio come già contestato dal Comune di Piombino nel precedente parere).

Peraltro, gli interventi richiesti dall' AdSP (che, vale sempre la pena di ricordare, devono essere effettuati in piena area SIN), ad ammettere che possano essere effettivamente qualificati come opere di “*adeguamento tecnico funzionale*” ai sensi e per gli effetti dell'art. 5 co. 1 della l. 84/1994, configurano certamente modifiche sostanziali al progetto FSRU che entrano per la prima volta a far parte del procedimento il 7 ottobre, mai progettate dalla proponente e dunque mai valutate né dal Comune di Piombino né dalle altre amministrazioni partecipanti alla conferenza di servizi né dal pubblico.

Solo una volta che sarà presentato il progetto delle opere sarà possibile valutare se effettivamente le stesse potranno essere qualificate come adeguamento tecnico funzionale che, giova ricordare, ai sensi dell'art. 5, co. 5, l. 84/1994 si può avere soltanto qualora “*Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del PRP in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale*”.

E comunque, l'esecuzione delle opere nei porti deve essere autorizzata nel rispetto di quanto previsto dagli artt. 5, co. 5 bis e 5 ter, della l. 84/1994, previo accertamento della conformità ai piani urbanistici ed alle norme in materia edilizia e del rispetto delle disposizioni normative di settore in materia ambientale e paesaggistica.

2.2. Inattendibilità del cronoprogramma

Nella documentazione depositata in allegato all'istanza la proponente richiama, quale principale presupposto della scelta localizzativa nel porto di Piombino, la possibilità per la FSRU di entrare in esercizio entro il marzo 2023 e, sulla base di tale assunto, esclude ogni possibile soluzione alternativa.

Trattasi di affermazione manifestamente infondata come chiarito su basi tecnico-scientifiche nella relazione dei consulenti tecnici incaricati dal Comune di Piombino allegata al precedente parere dell'amministrazione.

Alla luce di quanto emerso nella seduta del 7 ottobre 2022 e delle opere che l' AdSP ha

ritenuto necessarie per risolvere le interferenze con tutte le attività che si svolgono ordinariamente nella banchina nord, il cronoprogramma posto a fondamento dell'istanza - già inattendibile per tutti i motivi spiegati nel precedente parere - si rivela irrealizzabile, peraltro con margini di scostamento nell'ordine non di mesi, ma di anni.

Per ciò solo l'istanza dovrà essere dichiarata improcedibile e/o comunque respinta nel merito.

La questione, anche alla luce degli interventi richiesti dall'AdSP, è stata nuovamente affrontata dal Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo nel par. 8 della relazione integrativa allegata, nei seguenti termini:

“Il cronoprogramma realizzato dal proponente abbraccia un periodo di tempo di quasi un anno (da giugno 2022 a maggio 2023) comprensivo di iter autorizzativo, esecuzione lavori e messa in esercizio, strutturato in tre fasi e 13 attività, come si evince dall'immagine seguente, ripresa dallo Studio Ambientale allegato al progetto.

DESCRIZIONE ATTIVITA'	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu	
1 Sottomissione istanza FSRU Piombino Porto (rif. art.5 DL 50 del 17/5/2022)	0				▼													
2 Ottenimento Autorizzazioni per Costruzione ed Esercizio FSRU Piombino	4								▼									
3 Realizzazione BOB + tratto di linea - doppio DN650	4,4																	
4 TOC Fiume Cornia - doppio DN650	4																	
5 Realizzazione tratto DN1200 in banchina	5																	
6 Realizzazione PIL DN1200 ed opere accessorie	4																	
7 Realizzazione impianto PDE- Trappola Piombino Torrenieri	5																	
8 Collaudi idraulici/Essiccamento Linea+Impianti	2,7																	
9 Realizzazione opere in banchina ed installazione impiantistica	5																	
10 Transito FSRU da cantiere ed arrivo in Banchina Est a Piombino	2																	
11 Commissioning Terminale (FSRU)	2																	
12 Final test (gas flow) ed Entrata in Esercizio (EE) (31.03.2023)	0																	
13 Ripristini aree e pista di lavoro	2																	
		MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu

Figura 1 Cronoprogramma realizzato dal soggetto proponente (Fonte: REL-SIA-E-00001_r0_Rel. studio ambientale)

Alla luce dell'imponenza e importanza dell'intervento, così come del suo carattere emergenziale, si ritiene che il cronoprogramma avrebbe dovuto dimostrarsi accurato, opportunamente motivato e argomentato.

Così non è stato. Infatti, non risultano considerate:

- La gestione delle interferenze minori (elettrodotti, gasdotti, fognature, cavi elettrici, ecc.) nelle operazioni di scavo della trincea e di posa del metanodotto.

- **La gestione dell’eventuale presenza di falda superficiale , con conseguente adozione di sistemi di aggettamento;**
- **L’eventualità di interruzione dei lavori per situazioni di guasto tecnico e/o manutenzione;**
- **L’eventuale attivazione delle operazioni propedeutiche alla gestione del punto A04, esterno al SIN, nel quale è stato riscontrato un superamento delle CSC per il Mercurio.**

Il cronoprogramma depositato non ha un dettaglio operativo tale da poter verificare la credibilità e la veridicità delle tempistiche stimate; le voci riportate sono infatti estremamente generiche.

Si segnala, inoltre, il rilevante impatto in termini di slittamento delle tempistiche del cronoprogramma, determinato dalla realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell’escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, si ribadisce, che sono state introdotte solo in sede di verbale dell’ultima riunione di CdS del 7/10/2022, non valutate e che sicuramente comportano un rilevante dispendio di tempo, in termini di realizzazione e collaudi finali”.

2.3. Fase off-shore e “fragilità” della Golar Tundra

Nel precedente parere si è contestata l’improcedibilità della domanda per mancata produzione della documentazione relativa alla fase off-shore.

Nella nota del 15 luglio 2022, ripresa poi nella nota di convocazione della cds del 20 luglio, la proponente si è infatti “*impegnata ad individuare localizzazioni alternative che consentano di minimizzare la permanenza della FSRU alla banchina di Piombino*”;

Con nota del 15 luglio 2022, il Commissario ha informato Snam di prendere atto della manifestata volontà di “*mantenere l’ormeggio presso la banchina nel porto non oltre tre anni*” (quando in realtà la proponente ha indicato diverse tempistiche), non potendo “*autorizzare la permanenza della nave oltre tre anni nella banchina del porto di Piombino perché*”

verrebbero meno gli obiettivi della Regione Toscana che ha finanziato la costruzione delle banchine per contribuire allo sviluppo dei commerci e della siderurgia”.

Il Commissario ha precisato inoltre di condividere “la necessità di individuare il sito per la successiva ubicazione offshore della FSRU, nei tempi più rapidi valutando, insieme al Ministro per la transizione ecologica, il sito migliore”.

Nella nota del 12 agosto 2022 con la quale, come richiesto dall’art. 6, co. 11, D. Lgs. 152/2006, ha comunicato alla Commissione europea le ragioni dell’esenzione dalla VIA e le garanzie di comunicazione comunque fornite, il MITE ha formalmente comunicato alla Commissione che “dalle interlocuzioni rese pubbliche tra il primario operatore e il commissario straordinario, emerge che, per espressa condivisione tra i due soggetti e nell’interesse della comunità locale, la permanenza della nave FSRU presso la banchina del porto di Piombino sarà autorizzata non oltre tre anni e che sarà individuato un sito per la successiva ubicazione offshore della nave stessa”.

Alla prima seduta della cds (19.9) il Commissario ha ritenuto necessario che alla seconda seduta fosse affrontata “la questione del trasferimento offshore da adottare successivamente ai 3 anni” (la proponente ha così risposto: “informa che stanno lavorando allo sviluppo di tale soluzione”); per l’effetto alla seduta del 7 ottobre 2022 sono state poste, al secondo punto all’ordine del giorno, proprio le “indicazioni sul trasferimento offshore del rigassificatore da parte di SNAM”.

Senonché, durante il corso della seduta del 7 ottobre 2022, sorprendentemente, la proponente (che non ha mai fornito riscontro alle richieste del Comune di Piombino di depositare il progetto dettagliato della nave), ha affermato che “la Golar Tundra ha un serbatoio a membrana che crea delle condizioni di maggiore fragilità rispetto alle navi MOSS in presenza di condizioni meteomarine più critiche. Al momento la società sta interloquendo con il detentore del brevetto dei serbatoi a membrana per avere informazioni sulle condizioni di continuità operativa in condizioni meteo-climatiche più critiche”.

Ora, è inammissibile che – a pochi giorni dalla conclusione del procedimento – sia consentito alla proponente di “interloquire” con i detentori del brevetto per verificare se la

Golar Tundra, che si candida ad operare per 22 anni off-shore, possa affrontare condizioni meteomarine più critiche.

Come noto, una nave che nasce per operare off-shore, deve infatti essere *ab origine intrinsecamente* idonea, dal punto di vista strutturale, ad affrontare qualsiasi condizione meteomarina.

Si scopre, oggi, che per la Golar Tundra così non è.

Da notare che la proponente aveva già versato in atti un elaborato dedicato proprio alla comparazione tra la Golar Tundra e il rigassificatore OLT, nel quale le predette criticità sono state del tutto omesse.

La questione è stata dettagliatamente affrontata dall'Ing. Bortolato al par. 2.4. della relazione integrativa allegata, nei termini che seguono:

“2.4. OFFSHORE

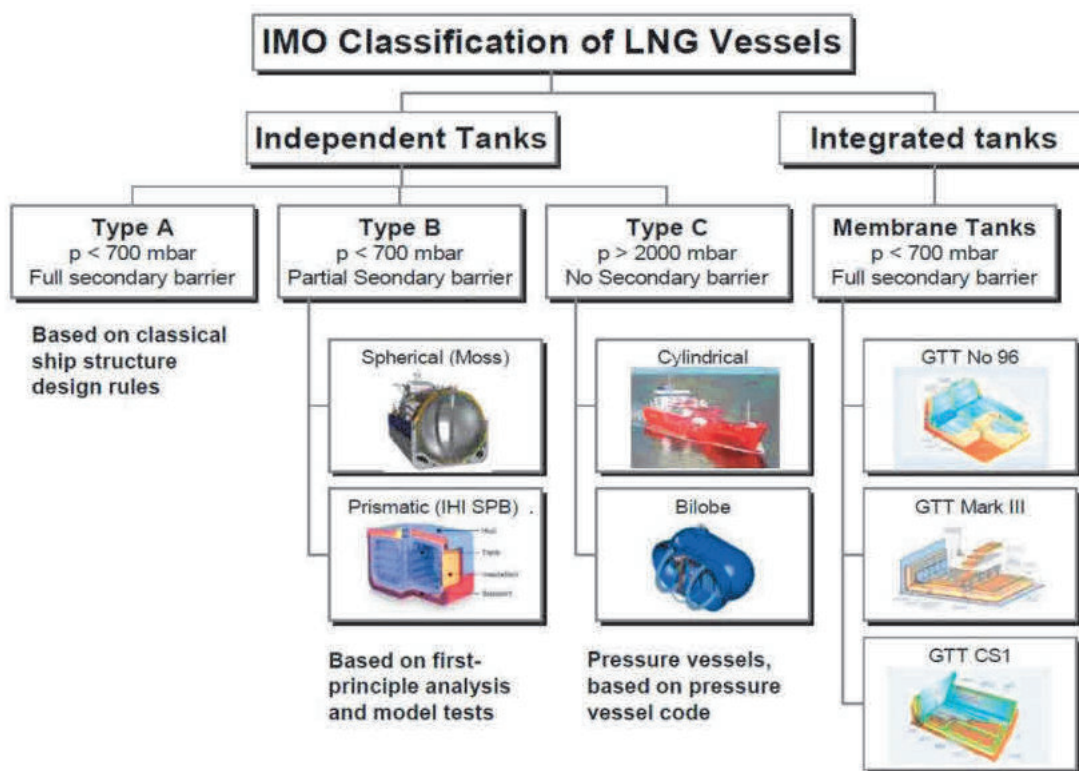


Figura 12: Classificazione dei tipi di cisterne per LNG

Come riassunto in figura 12, le navi con cisterne a membrana come la Golar Tundra sono navi che non resistono a sovrappressioni. Ciò comporta la

possibilità di utilizzo delle stesse cisterne solamente se piene o vuote, in normali condizioni di esercizio. Infatti, in presenza di serbatoi parzialmente riempiti, in caso di mare mosso si innesca il fenomeno dello sloshing: il liquido viene agitato per effetto delle onde, e impatta sulle superfici del serbatoio. Quindi, in fase transitoria di riempimento/svuotamento, la nave non può trovarsi in acque non protette, perché può essere soggetta a sloshing.

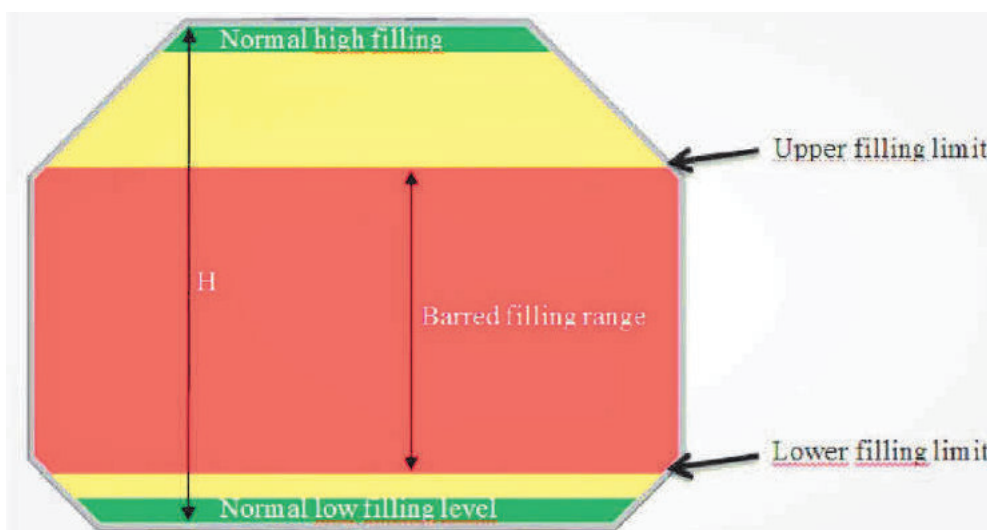


Figura 13: limiti di riempimento standard per navi LNG

In Figura 13 è schematizzata la sezione di una cisterna a membrana, in cui sono indicati con colori diversi i livelli di riempimento.

Qualora il livello di riempimento si trovasse all'interno dell'area rossa, la nave non potrebbe trovarsi in situazioni di mare agitato.

La normativa che regola la progettazione delle cisterne è la DNV-CG-0158, di cui immaginiamo la nave sia soggetta a classe.

In data odierna non sono ancora pervenuti certificati riferiti alla nave Golar Tundra, se non l'appartenenza alla classe DNV, che regola questi limiti.

Se una FSRU è in fase di caricamento o scaricamento offshore, questo non può essere valutato senza tener conto della zona transitoria, a meno che non vengano assegnate forti limitazioni alle condizioni meteomarine per far operare la nave, rischiando di renderla inefficiente. Solitamente, le FSRU con serbatoi a membrane operano in acque protette”.

Dai rilievi dell'Ing. Bortolato emerge, dunque, una criticità strutturale della Golar Tundra che potrebbe avere conseguenze disastrose anche durante la permanenza della FSRU all'interno del porto di Piombino dal momento che, qualora dovesse disormeggiare per fronteggiare una situazione di emergenza e si trovasse, proprio in quel momento, con i serbatoi parzialmente riempiti e condizioni meteomarine critiche, andrebbe certamente incontro ad un fenomeno di sloshing non appena uscita dal porto (sempre ad ammettere che detta manovra riesca), con rischi elevatissimi per l'intera città di Piombino, oltre che per tutte le imbarcazioni e le persone presenti nel porto.

In conclusione, si è scoperto dunque il 7 ottobre che:

- il porto, così come è, non è adatto ad accogliere l'opera e necessita di interventi di adeguamento di cui mai, fino ad oggi, si era parlato, che – anche ad ammettere che potranno essere realizzati – faranno scivolare ulteriormente l'entrata in esercizio dell'opera, con conseguente definitivo stravolgimento del cronoprogramma;
- la proponente sta ancora dialogando addirittura con il titolare del brevetto dei serbatoi a membrana per capire se sono compatibili con una attività off-shore.

E' dunque evidente che i presupposti del procedimento amministrativo e dell'esenzione dalla VIA sono risultati del tutto erronei.

Con la conseguenza che, delle due l'una:

- se il Commissario autorizza l'opera prescindendo dalle opere richieste dall' AdSP e senza approfondire la reale possibilità per la nave di operare off-shore, condannerà il porto e la nave stessa all'inoperatività e verrà meno alle garanzie che il MITE ha fornito alla Commissione europea nella nota del 12 agosto 2022 a proposito dell'esenzione dalla VIA, garanzie che lo stesso Commissario ha preteso dalla proponente come pre-condizioni per il rilascio dell'autorizzazione;
- se il Commissario riterrà necessarie le opere richieste dall'AdSP, dovrà chiedere a Snam di progettarle e, all'esito della progettazione, dovrà necessariamente riaprire il procedimento di partecipazione del pubblico (una volta che la proponente le avrà progettate) e chiedere a tutte le amministrazioni coinvolte, per primo il Comune di Piombino, il rilascio dei necessari pareri; stesso dicasi per i chiarimenti che il titolare del brevetto dei serbatoi a membrana rilascerà alla proponente.

Rimane il fatto che, in questo secondo caso, l'intero cronoprogramma salterà in via definitiva; e dunque, essendo questo il meta-presupposto dell'intero procedimento (l'entrata in funzione dell'opera entro il marzo 2023), non resterà altra strada al Commissario che quella di procedere con una declaratoria di improcedibilità dell'istanza e/o comunque con un diniego.

3. Ancora sulla violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni

Nel precedente parere è già stata contestata la sistematica violazione dei principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni in ragione del vero e proprio caos procedimentale generato dalle tempistiche imposte al Sindaco e al Comune di Piombino, in violazione delle garanzie partecipative e delle disposizioni normative che regolano i vari procedimenti che si sono sovrapposti tra loro, oltre che i principi del giusto procedimento e della leale collaborazione nei rapporti tra amministrazioni.

Sotto altro profilo, oggi è necessario tornare a contestare la manifesta violazione dei principi che governano l'organizzazione e la gestione della conferenza di servizi sincrona, all'interno della quale le amministrazioni devono essere messe in condizione di rendere il proprio parere finale avendo potuto fruire di tutti i contributi istruttori forniti dalle altre amministrazioni.

Così, nel caso di specie, non è stato.

Nel momento in cui il presente parere viene redatto, infatti, non sono stati ancora versati in atti (tra gli altri) né il parere del Comitato tecnico regionale né il parere delle amministrazioni statali rappresentate dal RUAS, riunitesi il 13 ottobre u.s.

Quanto ai pareri di ARPAT, questi sono stati pubblicati nella pagina del Commissario non da ARPAT, ma dalla proponente (e questo è un fatto veramente inedito) addirittura il 17 ottobre 2022.

Circostanza ancora più grave, che costituisce un *vulnus* insanabile al procedimento istruttorio, è che – si scopre oggi, proprio dagli atti depositati il 17 ottobre – la proponente e ARPAT hanno condotto, tra di loro, **al di fuori della conferenza di servizi**, una sorta di sub-procedimento.

I risultati di tale (a dir poco) anomalo percorso istruttorio ne risultano totalmente falsati, dato che l'Agenzia - come emerge chiaramente dagli atti - ha ritenuto essere state superate tutte le criticità inizialmente rilevate prendendo per buone in modo pedissequo e acritico tutte le affermazioni della proponente in totale assenza di contraddittorio con le altre amministrazioni coinvolte.

Per ciò solo, l'istruttoria ne risulta insanabilmente viziata.

NEL MERITO

4. Ancora sulla valutazione di impatto sanitario (VIS)

A proposito della valutazione di impatto sanitario, si rinvia a tutto quanto dedotto nel precedente parere sulla base delle conclusioni cui è giunto il Prof. Fabrizio Bianchi, già Direttore dell'Unità di ricerca in epidemiologia ambientale e registri di patologia dell'Istituto di fisiologia clinica del CNR di Pisa, oggi arricchite dall'ulteriore contributo che lo stesso Prof. Bianchi ha portato nel par. 7 della relazione integrativa allegata, per dimostrare che la proponente non ha fornito effettive risposte né alle criticità contestate dal Comune di Piombino né a quelle sollevate dall'ISS (che, giova ricordare, nel contributo del 18 settembre ha significativamente definito il metodo utilizzato dalla proponente nella valutazione di impatto sanitario “affetto da ampia arbitrarietà e non idoneo all'espressione di un giudizio oggettivo e realistico degli impianti sia sull'ambiente che sulla salute”).

Così il Prof. Bianchi:

“7.1. INTRODUZIONE

Innanzitutto, non può essere dimenticato né trascurato il fatto che Piombino da 16 anni è un sito di bonifica (SIN) ancora da bonificare.

Questo elemento comporta conseguenze ambientali di interesse sanitario per effetto di esposizioni a lungo termine della popolazione residente e presente a pressioni documentate sulle diverse matrici ambientali.

Come già sottolineato nelle precedenti osservazioni depositate, sono disponibili conoscenze in grado di delineare un quadro di fragilità del territorio e della

popolazione ivi residente.

Al proposito, si citano di seguito alcuni indicatori generali:

- indice di vecchiaia + 35% di quello regionale (RT)
- speranza di vita -1 anno rispetto a RT e -6 mesi rispetto a ASL Nord Ovest (N-O)
- densità abitativa +25% e +56% rispetto a RT e ASL N-O
- presenza di molti recettori sensibili, scuole, asili, strutture sanitarie, case di cura (26 solo quelli considerati dal proponente)
- Stato di salute caratterizzato da numerose criticità, sempre confermate dagli studi prima di SENTIERI ad iniziare dai primi anni '2000, da quelli della filiera SENTIERI, dalle ultime elaborazioni fornite dal proponente SNAM.

7.2. LO STATO DI SALUTE NEL SIN NON PUO' ESSERE CONSIDERATO COME INVARIANTE

Le recenti analisi aggiunte dal proponente in risposta a richieste nostre e di ISS, confermano sostanzialmente il quadro precedente (*Documento: EMERGENZA GAS Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti-Valutazione Impatto Sanitario; Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0201, di seguito DocVIS*).

La mortalità, come scritto dal documento citato (DocVIS, p. 241), mostra diversi eccessi: *“Complessivamente (...), il territorio indagato presenta, rispetto all'intero territorio della Regione Toscana preso come riferimento, un eccesso significativo di mortalità totale, per tumori del polmone, e per malattie ischemiche acute per i soli maschi. Per le sole femmine invece si registrano eccessi significativi della mortalità cardiovascolare e di malattie ischemiche del cuore. Sono inoltre da segnalare difetti significativi (...) per il totale delle malattie respiratorie e per le malattie respiratorie croniche per le sole femmine, e per le malattie respiratorie acute in entrambi i sessi.”*

Le analisi dei ricoveri ospedalieri 2014-2018 (fonte ISS) non attenuano la criticità del quadro delineato dall'analisi precedente basata su dati 2006-2013 (fonte SENTIERI

V) e anche con quelli su dati 2014-2019 di fonte CoReAS Regione Toscana, non considerati dal proponente, come si evince dalle tab 5.21 e 5.22 del DocVIS:

- eccessi per tot tumori (+11% M; +7% F), più pronunciati per tumori di trachea-bronchi-polmone,
- eccessi per malattie ischemiche (+14% M; +17% F), più pronunciati per infarto miocardico acuto (+29% M; +26% F),
- eccessi per malattie dell'apparato digerente, e conferma di dati in difetto per le malattie dell'apparato respiratorio.

A proposito delle malformazioni congenite viene rilevata una mortalità inferiore all'attesa ma non si fa alcun riferimento ai numerosi eccessi di nati con malformazioni congenite, riportati dagli studi SENTIERI e dall'aggiornamento fonte CoReAS-Regione Toscana, 2019.

Interessante osservare che emergono simili criticità anche analizzando i dati cumulati relativi ai comuni di Piombino e Campiglia Marittima (tab 5.17 e 5.18 del DocVIS), risultati per i quali possono essere avanzate diverse ipotesi a carico di esposizioni ambientali di fonti localizzate nel SIN e occupazionali di lavoratori impiegati nell'area SIN ma residenti a Campiglia M.ma.

In conclusione è da sottolineare che la stessa relazione del proponente conferma come il quadro dello stato di salute sia indicativo di numerose criticità e di elementi di fragilità della popolazione, purtuttavia queste caratteristiche non vengono tenute in alcuna considerazione nelle fasi valutative successive.

7.3. LE VALUTAZIONI DI IMPATTO SANITARIO SONO INDICATIVE DI CRITICITA'

A titolo di premessa occorre ricordare che la VIS a cura del proponente considera solo le emissioni in atmosfera, e trascura gli effetti su suolo, acque, catena alimentare (inclusi potenziali impatti dell'ipoclorito di sodio rilasciato dalla FSRU).

7.3.1. Valutazione di impatto relativa ad effetti non cancerogeni (ENC)

Dalla valutazione degli ENC attribuibili al progetto considerando la massima

concentrazione nell'area, emerge un indice di pericolosità complessivo e anche sui recettori $HI = 0,21$, chiaramente inferiore alla soglia di non pericolosità ($HI < 1$) (tab 6.3 e 6.4 DocVIS).

La valutazione degli ENC attribuibili al fondo esistente (background) (tab 6.6 DocVIS), fornisce valori di HI superiori all'unità, quindi pericolosi, sia per sostanze singole ($HI=1,2$ per NO_2 ; $HI=1,2$ per PM_{10} ; $HI=3,6$ per $PM_{2,5}$), sia per il complesso degli inquinanti considerati ($HI = 6,8$).

A proposito di quanto riportato nel DocVIS a pag. 260 «*Si fa presente che il contributo di 0,21 dovuto al progetto incide poco su quello già esistente*», si osserva che tale approccio di ragionamento – incidenza del progetto rispetto allo stato attuale – porta al paradosso che un progetto incide tanto meno quanto più è alterata la situazione di background in cui si colloca lo stesso progetto.

Nel caso in questione, in effetti l'impatto del progetto risulta del 3% su quello al background ($0,21/6,8$), ma un semplice ragionamento controfattuale evidenzia un impatto di progetto del 21% o superiore nel caso di assenza di pericolosità nella situazione di background ($HI \leq 1$).

Per perseguire la tutela della salute pubblica è doveroso porsi la domanda: come si intende riportare nella normalità l'indice di pericolosità già attualmente alterato?

7.3.2. Valutazione di impatto relativa ad effetti cancerogeni (EC)

L'indice RI di rischio per EC (accettabile se $<10^{-6}$ per singola sostanza e $<10^{-5}$ per più sostanze) mostra eccessi attribuibili al progetto (tab.6.5 DocVIS) relativi al $PM_{2,5}$ ($RI=1,4 \times 10^{-5}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=1,52 \times 10^{-5}$), in larga parte ascrivibile al contributo del $PM_{2,5}$.

L'indice RI di rischio per EC mostra forti eccessi attribuibili al background (tab.6.7 DocVIS) relativi al $PM_{2,5}$ ($RI=3,8 \times 10^{-3}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=3,8 \times 10^{-3}$), in larga parte ascrivibile al contributo del $PM_{2,5}$.

Per attenuare il risultato, evidentemente non trascurabile, gli autori sottolineano che il $PM_{2,5}$ è stato considerato uguale al PM_{10} , che si concorda essere una operazione

conservativa, tuttavia si fa presente che essendo il PM_{2,5} la frazione maggioritaria del PM₁₀, verosimilmente un pò superiore a quel 60% che gli autori assumono, è plausibile che il rischio di effetti cancerogeni sia comunque rilevante.

C'è da aggiungere inoltre che nello scenario di background anche per arsenico e benzene (ambidue cancerogeni certi per l'essere umano) si registrano dati anomali dell'indice di rischio ($< 10^{-6}$).

Anche per il rischio cancerogeno, come precedentemente affermato per il rischio non-cancerogeno, gli autori sostengono una scarsa incidenza del progetto rispetto al background, che in effetti sarebbe pari allo 0,4% ponendo a rapporto l' RI del progetto = $1,52 \cdot 10^{-5}$ rispetto all'RI del background = $3,8 \cdot 10^{-3}$; **un ragionamento che mostra tutta la sua debolezza ponendo a rapporto l'RI del progetto rispetto all'RI di background massimo accettabile: $1,52 \cdot 10^{-5} / 1 \cdot 10^{-5} = 1,52$, cioè un contributo maggiore del 52%.**

Anche per il rischio per effetti cancerogeni si pone quindi la domanda di come l'autorità sanitaria intenda procedere per tutelare la salute ad iniziare dalla situazione di background e tanto più con l'aggiunta degli input ascrivibili al progetto.

7.3.3. Valutazione di impatto con approccio epidemiologico (HIA)

A proposito della rivalutazione degli impatti effettuata dal proponente considerando i valori limite raccomandati dalle linee guida WHO-2021 (tab. 6.8 DocVIS), in risposta alle richieste avanzate dallo scrivente e dall'ISS, si obietta sull'uso dei tassi di riferimento relativi alla provincia di Livorno e dei non meglio specificati comuni del territorio (pag. 263 DocVIS), ritenendo invece che il calcolo dei decessi attesi dovrebbe essere basato sui tassi del comune di Piombino e del comune di Piombino + il comune di Campiglia M.ma, registrati in congruo periodo precedente, al fine di evitare sottostime del rischio (si veda in proposito l'articolo Ancona C, Assennato G, Bianchi F, Biggeri A, Cadum E, Consonni D, Forastiere F, Ranzi A. Health impact assessment should be based on correct methods. Med. Lav.; 113 (2); 2022).

Quanto ai valori di casi attribuibili al progetto (tab. 6.9-6.10-6.11), il loro contributo modesto rispetto a quelli attribuibili al background (tab. 6-12-6.13-6.14) era largamente attendibile tenendo conto degli aggravii ridotti delle concentrazioni di PM2,5 e NO2 rispetto a quelle più elevate già esistenti e della ridotta popolazione esposta.

Tuttavia, a parere dello scrivente, il carico di mortalità ante-operam e tanto più post-operam non è affatto trascurabile (sintesi in Tab. 6.16 DocVIS) e la sua accettazione non dovrebbe essere decisa da soggetti esterni senza una condivisione in modo appropriato con la comunità degli esposti e degli enti preposti alla tutela della salute, in primo luogo i comuni coinvolti e le strutture del servizio sanitario locale e regionale e se del caso di enti nazionali di supporto. Inoltre, i risultati della valutazione d'impatto con approccio epidemiologico non devono essere letti in modo disgiunto da quelli ottenuti con approccio tossicologico che, come riportata sopra, ha consegnato risultati non trascurabili sia per gli effetti non cancerogeni che cancerogeni.

A proposito delle conclusioni a pag.272 del DocVIS si rileva una soggettività non supportata da dati di merito:

- **la frase «Dalle analisi emerge, sia dal punto di vista localizzativo sia dal punto di vista delle scelte tecnologiche, il progetto in esame si configura tra le alternative più adatte» è sorprendente visto che non sono state effettuate valutazioni comparative tra scenari alternativi;**
- **le emissioni in atmosfera non appaiono affatto ridotte come sostenuto dal proponente, se sono in grado come nel caso di PM2,5, NO2, arsenico, benzene di alterare gli indici di pericolo e di rischio già alterati;**
- **le emissioni in ambito idrico sono definite non significative a fronte della totale assenza di una specifica valutazione di impatto sulla salute, incluso l'ipoclorito di sodio;**
- **le emissioni di rumore sono definite non significative a fronte della totale assenza di una valutazione di impatto dedicata, basata cioè su indicatori di salute specifici per il rumore, quali annoyance (fastidio), ipertensione arteriosa, disturbi**

psichici, etc (si veda ad esempio: Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO 2018);

- **il giudizio di “limitato consumo di suolo e di occupazione di aree naturali in quanto previsto in un’area portuale/industriale esistente e con ridotta estensione dell’area esistente di arrivo del metanodotto (tutto il tracciato sarà interrato)”, non fa neanche cenno al fatto che il tutto avviene in area da bonificare.**

7.4. MONITORAGGIO

Il proponente risponde positivamente alla giusta richiesta di ISS di effettuare in sede di monitoraggio post-operam uno studio epidemiologico microgeografico (di coorte residenziale), richiamato come necessario anche nella nostra precedente perizia (pag. 273-274 DocVIS).

Al proposito riteniamo che uno studio di questo tipo dovrebbe essere realizzato in fase pre-operam, per almeno due motivi:

- Necessario per svolgere valutazioni di impatto che tengano conto dell’effettivo stato di salute di sottopopolazioni secondo i livelli di esposizione, oggi descritto solo su base di dati medi su base comunale,
- Mettere a punto un programma di sorveglianza epidemiologica specifico.

Un progetto di questo tipo, già previsto dalla Regione Toscana ma in attesa di realizzazione, potrebbe essere effettuato in tempi contenuti avvalendosi delle competenze locali, regionali e nazionali, comunque effettuabile in tempi compatibili con un cronoprogramma del progetto FSRU, che sulla base della procedura in corso pare ragionevole dovrà essere ridefinito.

7.5. CONCLUSIONI

Premettendo che progetti di entità e complessità rilevanti come quello in oggetto dovrebbero essere valutati mediante confronti tra scenari alternativi, la domanda chiave che emerge dalle risultanze delle analisi di VIS effettuate dal proponente è se e come il progetto FSRU intenda considerare lo stato di salute

della popolazione, già caratterizzato da elementi di criticità e fragilità.

In altre parole, se e come si intenda adottare misure di mitigazione rispetto a quanto previsto nel progetto, non limitandosi a tentare di dimostrare che il progetto arrecherebbe aggravii trascurabili sulla situazione esistente, peraltro risultati non trascurabili dalle analisi, né rivolgendosi a soluzioni di compensazioni non attuabili nel caso di rischi per la salute”.

Così il Prof. Bianchi.

A proposito del rilascio di sostanze in acqua, merita di essere richiamato anche il contributo integrativo della Dott.ssa Morsiani, per il quale v. *infra*.

5. Ancora sui profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all’operatività del porto, tenuto conto dell’area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (flash fire)

Nel par. 3 della relazione allegata al precedente parere dell’amministrazione l’Ing. Bortolato ha precisato i rilevanti profili di rischio connessi alle manovre, agli scenari meteomarini, alla configurazione delle banchine, alle operazioni di emergenza e all’operatività del porto, tenuto conto dell’area di danno da incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile (*Flash Fire*).

Anche in questo caso la documentazione integrativa successivamente depositata dalla proponente non ha risolto alcuna delle predette criticità, ed anzi ne ha lasciate emergere di nuove, che l’Ing. Bortolato ha riassunto al par. 2 della relazione integrativa allegata, i cui contenuti si riportano di seguito:

“2.1. CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE

Attualmente sono presenti una banchina lato nord, una banchina lato est ed un’area lato ovest con bassi fondali. Nella banchina lato nord ormeggiano le bulk carrier per il traffico mercantile, la banchina est è quella destinata all’ormeggio permanente, per tre anni, della nave FSRU. Figura 1. Una seconda analisi prevede la nuova banchina ovest, che sarà destinata ad accogliere navi bulk carrier di 300 metri di lunghezza, Figura 2, riducendo lo spazio di manovra di FSRU, navi LNG, bulk carrier attuali. Il

CETENA ha effettuato simulazioni di manovra in porto, la relazione è contenuta nel documento “Report n. 14650”. Sono state effettuate 45 simulazioni con la conformazione portuale attuale, 7 nella configurazione che include la nuova banchina ovest. Alcuni giorni fa, è stato emesso il verbale della riunione della conferenza di servizi tenutasi il 07/10/2022, in cui si legge della necessità di prevedere un arretramento della nuova banchina ovest di 50 metri, correlato all’ingombro delle due navi (FSRU e LNG) affiancate. Ciò comporta un aumento dello scavo previsto di circa 450’000 metri cubi di sedimenti.

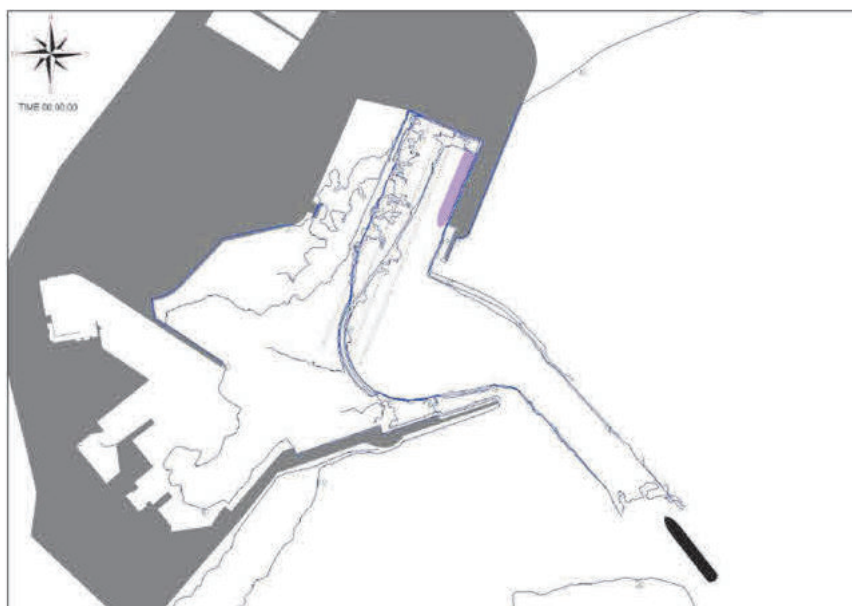


Figura 1: configurazione attuale banchina

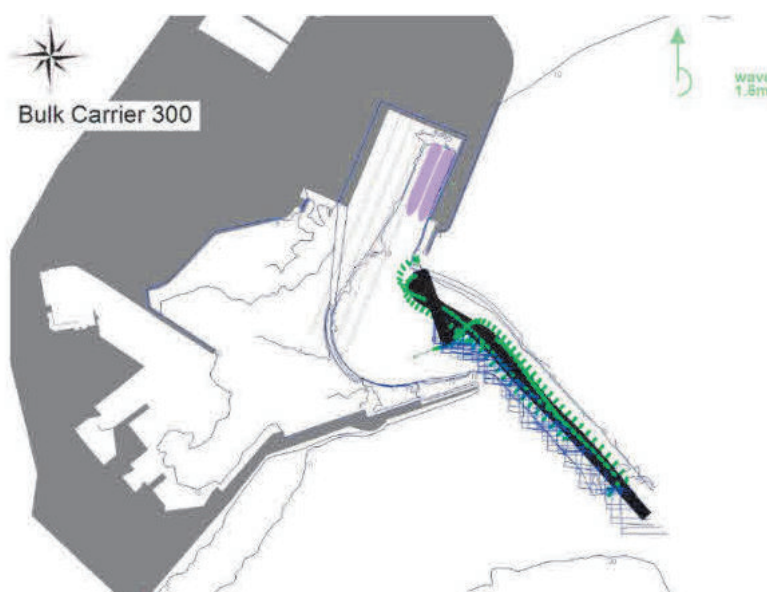


Figura 2: configurazione con nuova banchina ovest

2.2. STUDIO DI MANOVRABILITA'

Il documento “Report n. 14650” riporta lo studio di manovrabilità. In Figura 3 è riportato il riepilogo delle manovre totali eseguite nel simulatore di Genova. In particolare, sono state eseguite 4 manovre con FSRU, 24 con LNG carrier, 16 con una bulk carrier lunga 180 metri, solamente 3 con una bulk carrier lunga 300 metri, ed infine 5 con nave traghetti (RoPax), in condizioni di emergenza, da/per le banchine preposte nel lato sud del porto.

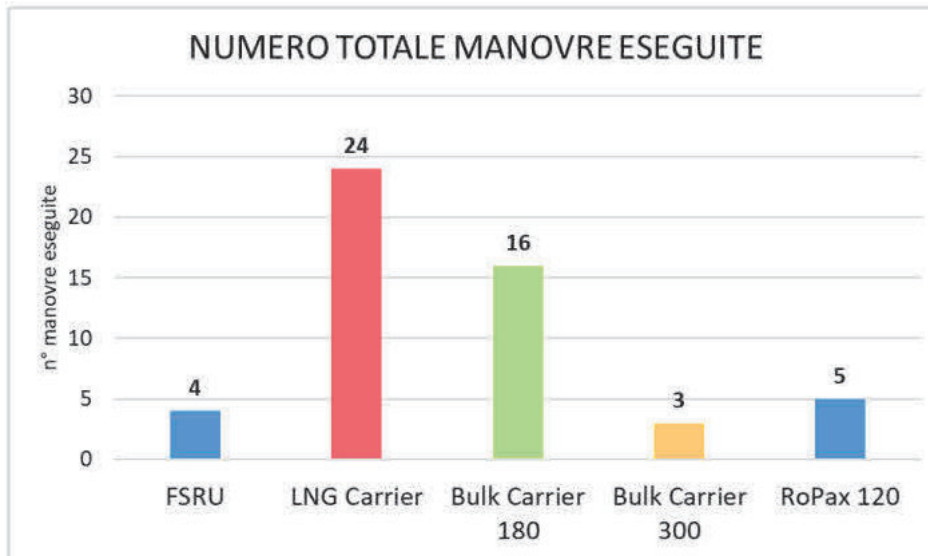


Figura 3: riepilogo manovre eseguite.

2.2.1. FSRU

Per quanto riguarda la FSRU, Figura 4, sono stati effettuati:

- 2 ingressi: Entrambi in assenza di vento
- 2 uscite: una in assenza di vento, una con vento da sud di 25 nodi



Figura 4: FSRU Golar Tundra

2.2.2. LNG carrier

In merito alla LNG Carrier, Figura 5, sono stati effettuati:

- 11 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 descritto al limite della fattibilità, con vento in rotazione e rimorchiatori all'80%
- 7 uscite. Riuscite con un vento massimo di 25 nodi.



Figura 5: LNG carrier

2.2.3. Avaria LNG

Sono state condotte simulazioni con un'avaria alla LNG. In un caso l'avaria non investe la LNG ma consiste nell'emergenza della FSRU, condizione che impone l'allontanamento della LNG.

Con un'avaria alla LNG sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 ingresso concluso con incaglio entro 300 metri dalla FSRU con vento massimo di 30 nodi
- 1 uscita riuscita con vento massimo di 25 nodi.

2.2.4. Emergenza FSRU

Nella simulazione di emergenza FSRU, è stato simulato l'allontanamento della LNG con vento massimo di 25 nodi. La manovra è stata descritta come «molto complessa e con margini di sicurezza limitati». In condizioni di emergenza a bordo della FSRU la nave LNG deve tassativamente disormeggiare ed allontanarsi. **In una situazione reale di emergenza, non svolta al simulatore, le condizioni ambientali ed altri fattori influenzano negativamente l'esito della manovra. È da rimarcare il fatto che tutte queste manovre in avaria/emergenza sono state eseguite senza la presenza di altre navi ormeggiate in porto e solo nella configurazione attuale, senza l'ingombro della nuova banchina ovest.**

2.2.5. Bulk carrier 180 m

Si tratta delle navi che attualmente arrivano nella banchina nord.

Sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 al limite con vento in rotazione ed intensificazione, rimorchiatori 80%
- 4 non riusciti con vento massimo 25 nodi
- 5 uscite riuscite con vento massimo 25 nodi
- 1 uscita al limite con vento di 25 nodi.



Figura 6: bulk carrier lunga 180 m

È da notare che il vento non è stato considerato mai superiore a 25 nodi. L'unica simulazione con vento superiore non è stata dichiarata eseguita correttamente.

2.2.6. Bulk carrier 300 m

Sono le navi, Figura 7, che entreranno in porto dopo la costruzione della nuova banchina ovest.



Figura 7: bulk carrier lunga 300 m

Sono stati effettuati:

- 1 ingresso riuscito con vento da 15 nodi
- 1 ingresso fallito con vento da 15 nodi
- 1 uscita riuscita con vento di 25 nodi

Dato il numero esiguo di prove effettuate, lo studio non può considerarsi affidabile. Inoltre, in avaria non sono state effettuate prove.

2.2.7. RoPax

Le RoPax sono le navi traghetto che normalmente ormeggiano nella parte sud del porto, offrendo servizio di trasporto passeggeri e veicoli, Figura 8.



Figura 8: Nave RoPax

Sono state condotte solo le simulazioni in caso di avaria in ingresso o uscita. I due ingressi con avaria sono stati giudicati riusciti con la nave all'ancora all'interno del porto, ad una distanza di 300 m dal rigassificatore. Tale distanza è all'interno dello scenario di danno descritto successivamente, e quindi si trova in una zona di sicurezza dove non dovrebbe sostare alcunché rispetto alla FSRU. Le tre uscite in avaria si sono concluse dando fondo a 400 m dall'impianto FSRU. Tutte e cinque le manovre sono state effettuate con vento massimo di 25 nodi.

2.2.8. Meteo considerato

Le condizioni meteo considerate sono evidenziate in Figura 9 e Figura 10. Si nota che il vento massimo preso in esame è pari a 25 nodi, e che sono state effettuate manovre in numero diverso in diverse situazioni di vento. Nel capitolo 5 del [R2] viene indicato che le condizioni di vento e corrente utilizzate per le simulazioni sono state indicate dal Corpo Piloti di Piombino. Tuttavia, non è stata indicata la frequenza durante l'anno. Anzi, questa non è stata tenuta in considerazione. Risulta evidente che non sono state prese in considerazione condizioni di vento superiore a 25 nodi, evento più che plausibile.

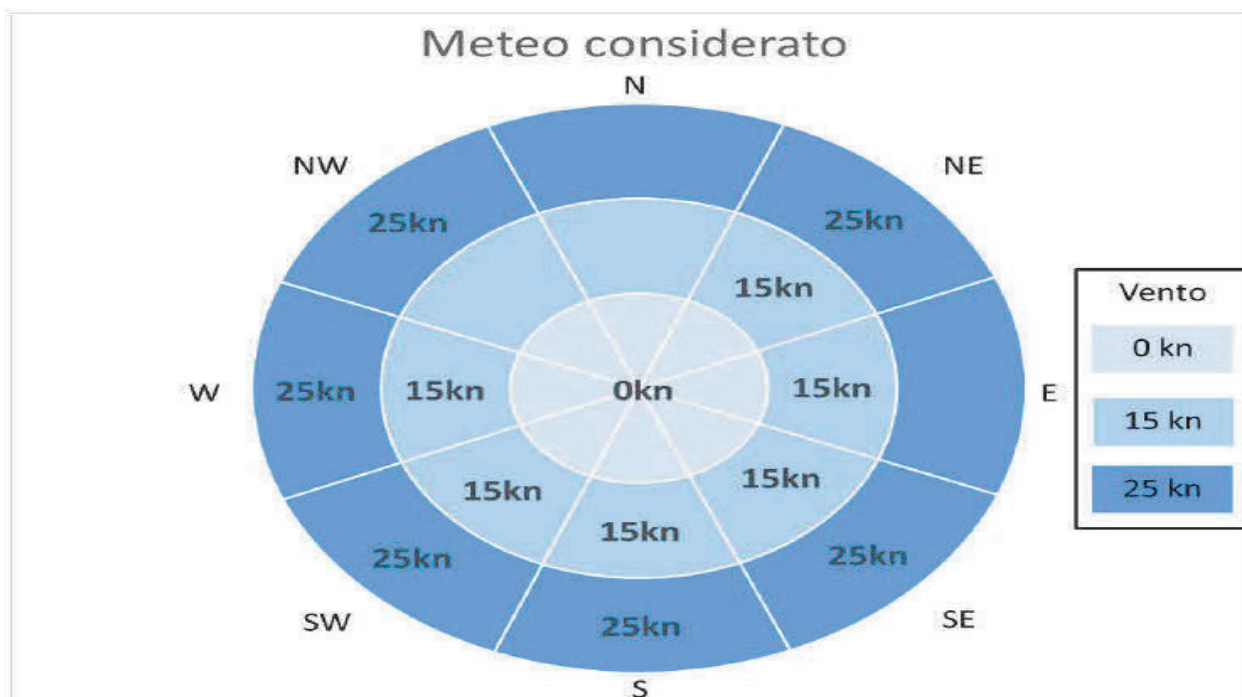


Figura 9: Direzione ed intensità dei venti considerati durante le manovre

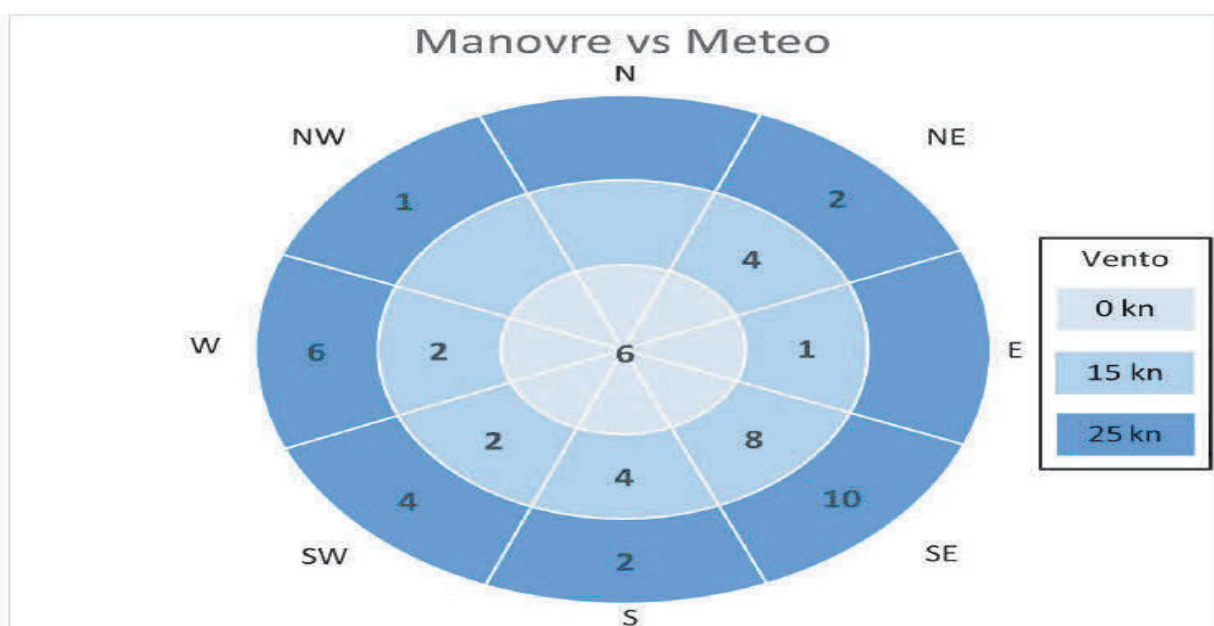


Figura 10: Numero di manovre eseguite al simulatore, associate alla direzione ed intensità del vento.

2.2.9. Riepilogo

Dall'analisi del rapporto del CETENA, è stata creata la seguente tabella riassuntiva delle manovre non riuscite o riuscite al limite.

LNG – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
M130	10	90	Ingresso	FSRU	Attuale
E010	15-30	45-135	Ingresso	FSRU	Attuale
E040	25	270	Uscita	FSRU in emergenza	Attuale
Bulk Carrier 180 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
B010	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B011	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B040	25	270	Uscita	FSRU	Attuale
B060	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B061	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B062	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
Bulk Carrier 300 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
D010	15	180	Ingresso	FSRU+LNG	Nuova banchina ovest
Ro-Pax – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
E090	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
E100	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale

E' evidente come le manovre della LNG sono state effettuate solo con l'attuale configurazione del porto, e per tre volte al limite o non riuscite.

Per quanto riguarda le bulk carrier, anche con vento basso le manovre non sono andate a buon fine con la nave LNG accostata alla FSRU.

Ciò significa che il traffico del porto deve essere completamente rivisto per permettere l'ormeggio e l'operatività del terminal FSRU.

Già solo con FSRU senza LNG in operazioni di carico/scarico, l'accesso è limitato.

Se è presente anche la LNG carrier, lo spazio di manovra si riduce ulteriormente, conseguentemente all'operatività del porto commerciale.

La bulk carrier da 300 metri è stata l'unica nave provata con la nuova banchina ovest, e con 15 nodi già sono stati rilevate criticità in ingresso.

2.2.10. Conclusioni

Lo studio deve essere ripetuto con tutti i casi perché non sono state effettuate le stesse prove nelle due configurazioni di banchina.

Inoltre, non è stato specificato:

- se e quando vengono effettuati i lavori di costruzione della banchina ovest
- se questi interferiscono con l'attività della FSRU
- se avvengono in zona ad alto rischio
- se limitano ulteriormente il traffico nel molo nord (PIM)

In aggiunta:

- non è stata specificata la fonte degli scenari
- non sono stati considerati gli stessi scenari per ogni nave.

In conclusione, si può dire che si tratta di uno studio incompleto, che, nonostante manchi di simulazioni, già presenta situazioni molto critiche, se non infattibili o al limite. È chiaro che il traffico all'interno del porto di Piombino dovrà inevitabilmente subire variazioni.

Citando lo studio del CETENA, la simulazione in emergenza E040 risulta "... molto complessa e con margini di sicurezza limitati", pag 49.

La simulazione in emergenza E040 è la manovra di uscita in emergenza della LNG con vento da 135°, 25 nodi. L'emergenza consiste nell'avaria della FSRU. Nonostante l'uso di 2 rimorchiatori al 100% della potenza (condizione assolutamente da evitare), la manovra è risultata "...molto complessa e con margini di sicurezza limitati".

Non è stata fatta nessuna verifica della manovra di emergenza (avaria della FSRU) con condizioni meteomarine peggiori. Dal momento che, già nelle condizioni provate, la manovra rasenta il limite della fattibilità, si deduce che con condizioni anche solamente di poco peggiorative, la manovra non risulta fattibile.

Inoltre, la manovra è stata effettuata con il porto in configurazione attuale, quindi senza la presenza della nuova banchina OVEST. Dalla traccia dei rimorchiatori, sovrapponendo le due configurazioni, si evince una interferenza tra la rotta dei rimorchiatori e la nuova banchina OVEST.

Non è accettabile dover eseguire una manovra di emergenza non in completa sicurezza. Le simulazioni effettuate denotano carenza di margini di sicurezza nonostante le condizioni meteomarine prese in considerazione siano solo di normale intensità.

Per valutare l'impatto, è necessario avere i dati inerenti allo scenario in emergenza anche nella condizione con nuova banchina OVEST.

2.3. EMERGENZA

In caso di emergenza, è stato considerato un valore di area del danno di 392 m, corrispondente allo scenario 3R: rottura significativa collettore GNL di riempimento FSRU a valle manichette (Rif: Prot. 0315772 del 10/08/2022).

Detta area di danno, rispetto alla FSRU, copre più di metà dell'entrata in porto.

In caso di incidente, l'entrata in porto risulterà dunque limitata per più della metà, in situazione di emergenza in cui le navi dovrebbero poter uscire o entrare. Il danno a cui si fa riferimento è il flash fire, ossia: incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile con effetto non esplosivo. Interessa tutte le banchine e il bacino di evoluzione. In caso di emergenza il meteo può essere anche molto più avverso rispetto alle situazioni studiate. Nelle banchine nord e ovest possono essere presenti anche altre navi e personale.

Infine, non sono state fornite procedure di disormeggio in caso di emergenza”.

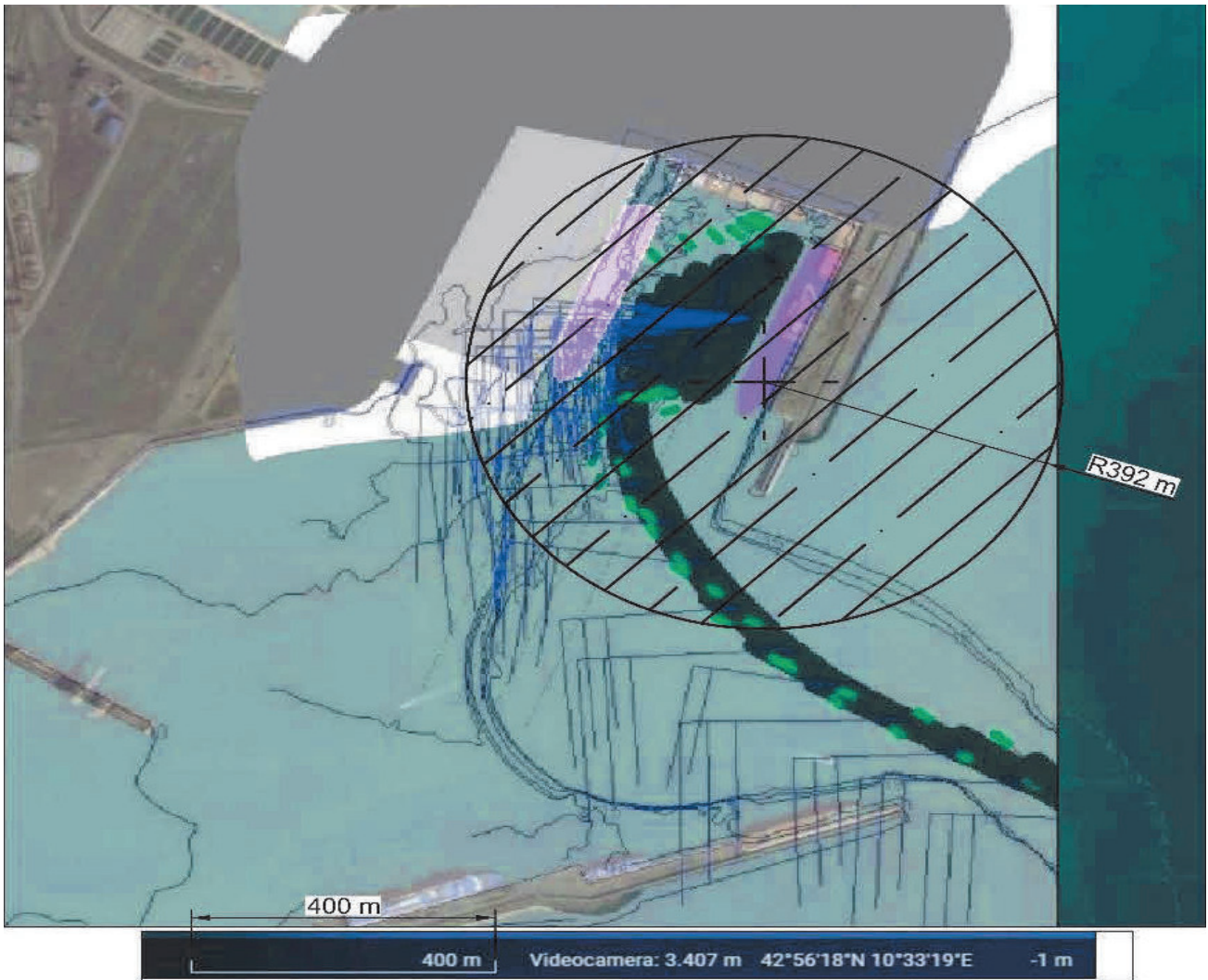


Figura 11: Area del danno di flash fire

Ciò che l'Ing. Bortolato ha rappresentato, nelle predette contestazioni, è un quadro di sostanziale impossibilità, per il porto, di continuare ad operare in condizioni di sicurezza, qualora la FSRU dovesse entrare in funzione, salvo condizioni di rischio per la pubblica incolumità assolutamente inaccettabili.

6. Ancora sull'inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN)

La documentazione integrativa depositata dalla proponente non ha minimamente affrontato le contestazioni mosse nel precedente parere a proposito dell'inquinamento delle acque sotterranee e del suolo (in area SIN), come dimostrato dal Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo al par. 4 della relazione integrativa allegata, nei termini che seguono:

“Il tracciato del gasdotto di collegamento dalla nave FSRU alla Rete Nazionale Gasdotti interferisce con il SIN di Piombino, per circa 2,5 km con l'area a terra del

SIN e per circa 1,7 km con la parte a mare. La rimanente parte, per una lunghezza di circa 4,7 km, si sviluppa su area agricola.

L'intero tratto, per una lunghezza complessiva di circa 9 km, risulta interrato, sia per la parte a mare che per la parte a terra, ad eccezione del primo tratto in banchina con percorrenza fuori terra (lunghezza 465 m).

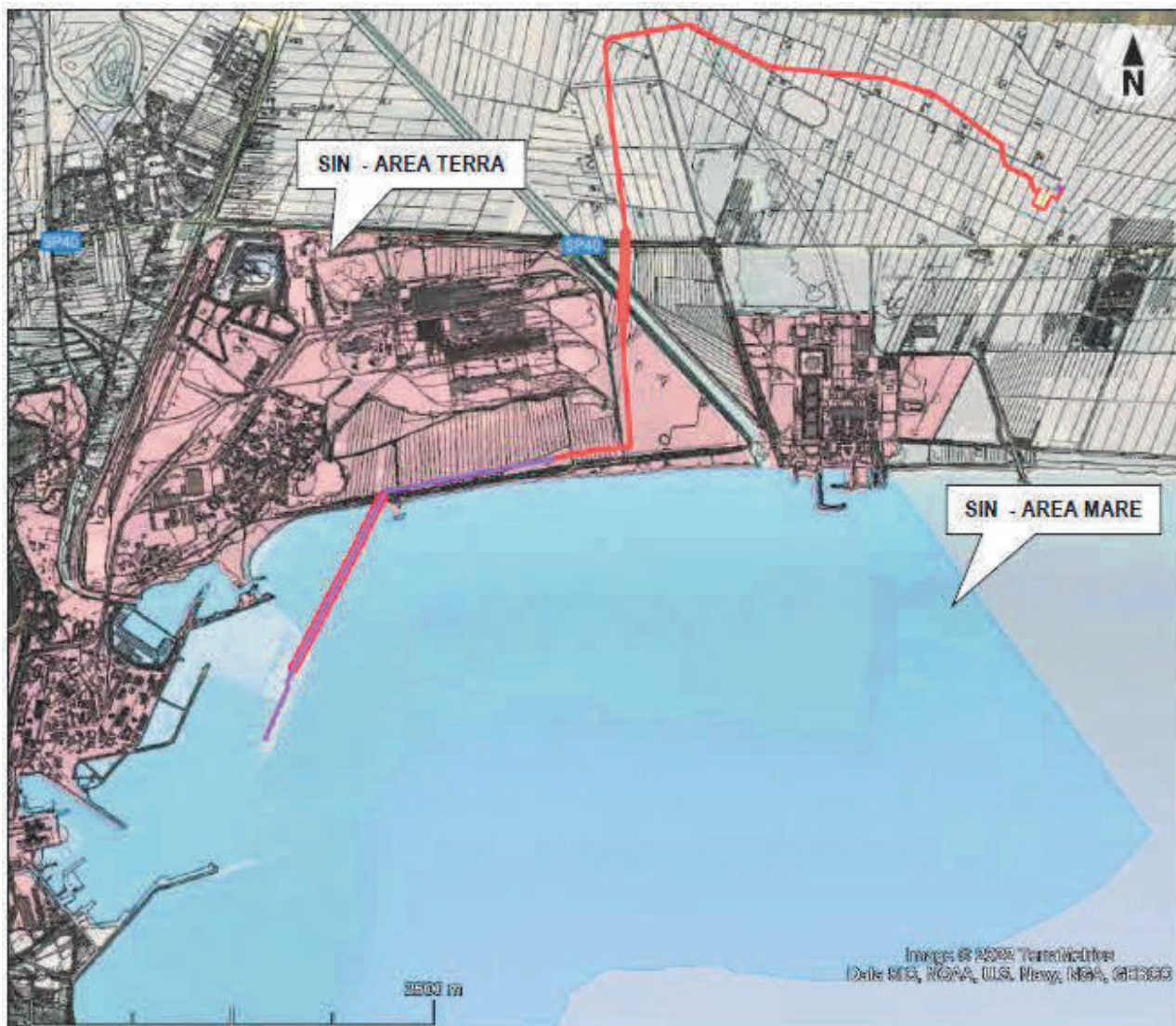


Figura 3-2: Interferenza tra SIN di Piombino ed opere in progetto

Lacune sostanziali nella trattazione e nel grado di approfondimento con il quale sono state affrontate le tematiche, sono invece state riscontrate nell'ambito della parte di tracciato interferente con il SIN, soprattutto alla luce dell'accertato stato di compromissione ambientale del sito, con elevati livelli di contaminazione diffusa sia nei suoli che nelle acque di falda (secondo quanto dichiarato nella

scheda del SIN 9 “Piombino” pubblicata nel portale del MITE).

In particolare, in base ai risultati delle indagini eseguite in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione, è stato rilevato:

- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA ed idrocarburi pesanti nei suoli (soprattutto nell’area dell’Ex Stabilimento Lucchini, compresa l’area in concessione demaniale che risulta interessata dal passaggio del tracciato del gasdotto per una lunghezza di circa 1,5 km);
- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA, Alifatici Clorurati Cancerogeni e non cancerogeni, Organoalogenati, Idrocarburi totali espressi come n-esano e PCB nelle acque sotterranee;
- superamenti del Valore di Fondo Naturale dell’Arsenico, delle CSC col.A per Zinco ed Idrocaburi Pesanti nei sondaggi più prossimi al percorso del tracciato del gasdotto eseguiti nell’area Demanio 1 in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione;
- la presenza nei sedimenti marini antistanti le aree di proprietà e in concessione demaniale dell’ex stabilimento Lucchini SPA, delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche svolte storicamente nel sito.

Dall’ultimo aggiornamento sullo stato delle procedure per la bonifica dei terreni e delle acque di falda (febbraio 2019) emerge come le aree interessate dal passaggio del gasdotto non risultino ad oggi bonificate, essendo stata attuata la sola caratterizzazione.

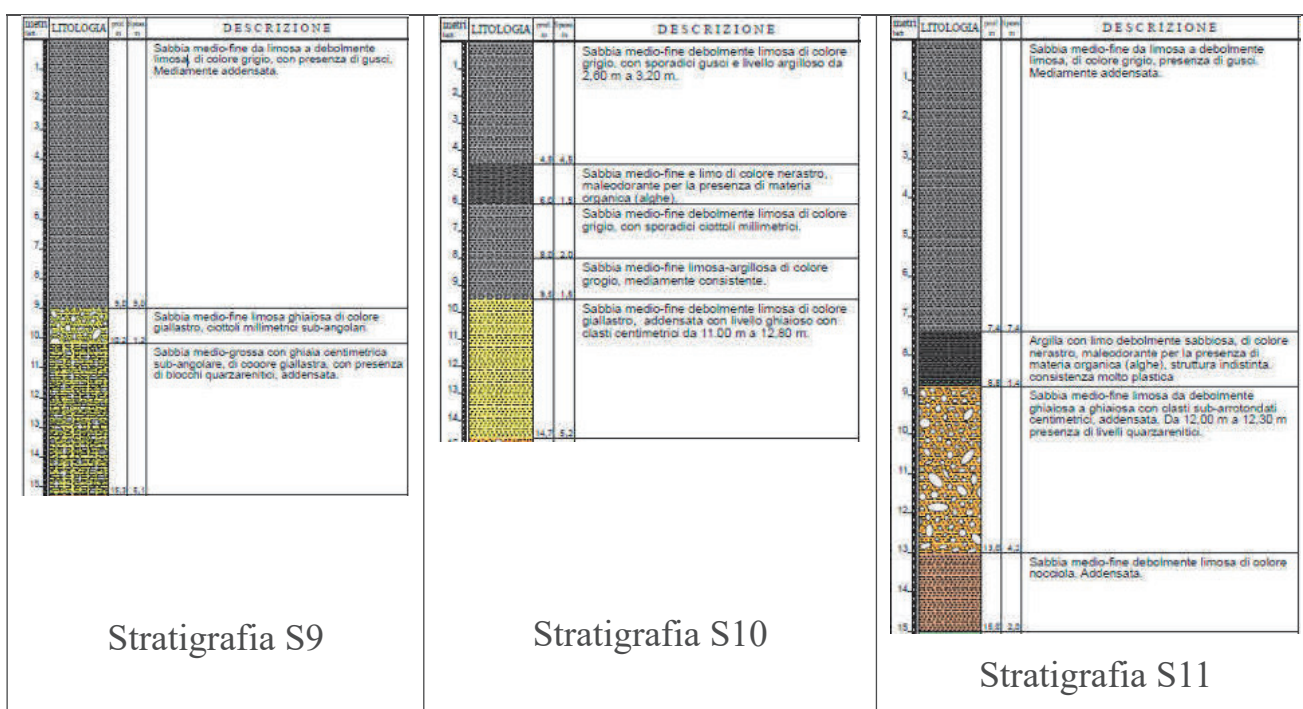
Data la grave situazione di inquinamento presente, si ritiene doverosa l’effettuazione di uno studio di valutazione dell’interferenza delle attività di scavo per la posa della condotta sullo stato di contaminazione del SIN in questione.

Impatti, la cui trattazione è stata trascurata a priori nello Studio Ambientale depositato dal Proponente (REL-SIA-E-00001), ed affrontata in modo fin troppo superficiale nella documentazione integrativa datata 30/08/202, nonché nuovamente trascurata nella recente documentazione di chiarimento depositata.

In particolare, non risultano valutati e/o affrontati con il dovuto grado di dettaglio e di attenzione:

- gli impatti dell’attività di attraversamento mediante “Direct Pipe” sullo stato di contaminazione dei sedimenti marini e l’eventuale risospensione dei contaminanti nella colonna d’acqua conseguente alla seppur ridotta movimentazione dei sedimenti conseguente alla tecnologia di scavo adottata. Fenomeno che merita adeguata attenzione vista la vicinanza del punto di presa delle acque a servizio dell’impianto di itticoltura (Agroittica Toscana) e la vicinanza con un tratto di spiaggia balneabile, nonché l’accertata presenza nei sedimenti delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche che venivano svolte nel sito.

Data la natura litologica dei sedimenti attraversati ed il relativo grado di compattezza, come emerso dai sondaggi eseguiti dallo stesso Proponente, la spinta di perforazione, sebbene avvenga in profondità, potrebbe determinare la insorgenza di FESSURAZIONI con potenziale risospensione di composti inquinanti nella colonna d’acqua.



Aspetto completamente trascurato nella documentazione depositata.

- **Gli impatti dell'attività di scavo sullo stato di contaminazione delle acque sotterranee.**

Dalle misure piezometriche effettuate dal Proponente, i cui esiti sono riportati nella tabella che segue, è emerso come la falda, soprattutto nel tratto di tracciato parallelo alla linea di costa, sia estremamente superficiale, con profondità medie di circa - 0,5 m dal p.c. .

ID Punto d'acqua	Comune	Coord. X	Coord. Y	Distanza dal tracciato (m)	Quota topografica in corrispondenza delle letture del livello di falda (m s.l.m.)	Livello di falda da p.c (m)
P1	Piombino	42.953187	10.571602	30.0	0,60	- 0,76
P2	Piombino	42.954060	10.574497	12.0	0,65	- 0,40
P3	Piombino	42.954197	10.575944	35.0	0,68	- 0,30
P4	Piombino	42.954597	10.578083	47.5	0,70	- 0,35
P5	Piombino	42.955846	10.579250	49.0	0,95	-0,80
P6	Piombino	42.956127	10.580967	37.5	1,20	-0,30
P7	Piombino	42.956098	10.583113	47.0	1,35	-0,20
P8	Piombino	42.975886	10.602628	54.0	2,95	-

Ora, alla luce della profondità di scavo prevista per la posa del gasdotto

Tratto	Prof. scavo della trincea (m da p.c.)
Condotta DN 1200 - da PK 1+683 a PK 2+780 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	2,11
Condotta DN 650 - da PK 2+780 a PK 4+040 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	1,56
- da PK 4+610 a PK 8+863 (area esterna al SIN), copertura 1.5 m da p.c.	2,15

è evidente che l'acquifero, essendo molto superficiale, sarà intercettato dalle operazioni di scavo.

Ciononostante, lo stato di qualità delle acque sotterranee non risulta essere stato minimamente investigato e tantomeno valutata l'interferenza delle operazioni di scavo del gasdotto con l'accertato stato di contaminazione della falda.

Ad aggravare ulteriormente la situazione, si segnala la prevista realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, non comprese nella documentazione progettuale depositata e di cui si è venuti a conoscenza solo dalla nota dell'Autorità di Sistema Portuale allegata al Verbale di CdS del 7/10/2022, ricadenti all'interno del comparto del SIN a mare, i cui impatti, in termini di movimentazione di sedimento contaminato, non sono stati valutati e di cui ad oggi non è stato presentato alcun elaborato progettuale”.

Così il Dr. Stevanin e la Dott.ssa Ciarallo.

Sotto altro profilo, occorre contestare la manifesta violazione dell'art. 242 ter D.Lgs. 152/2006, non essendo state rispettate le condizioni di cui al comma 1 né effettuate le valutazioni e le procedure di cui al comma 4; al contrario, come dimostrato dal Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo, le attività di scavo previste in area SIN sono del tutto prive delle precauzioni necessarie - tra l'altro - *“a non aumentare i livelli di inquinamento delle matrici ambientali interessate e, in particolare, delle acque sotterranee”* (così come richiesto dall'art. 242 ter, co. 4, lettera c).

7. Ancora sugli impatti sull'ambiente marino e sull'itticoltura

La valutazione degli impatti sull'ambiente marino e sul settore dell'itticoltura (e dunque anche sulla catena trofica umana) è stata effettuata dalla Dott.ssa Cinzia Morsiani, alla luce della documentazione integrativa depositata dalla proponente, nel par. 5 della relazione integrativa allegata al parere dell'amministrazione, nei termini che seguono.

“5.1. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA PRESENZA DI EMERGENZE NATURALISTICHE NEL GOLFO DI PIOMBINO

Uno studio dell'ICRAM (ora ISPRA) riporta la distribuzione delle biocenosi bentoniche al largo di Piombino.

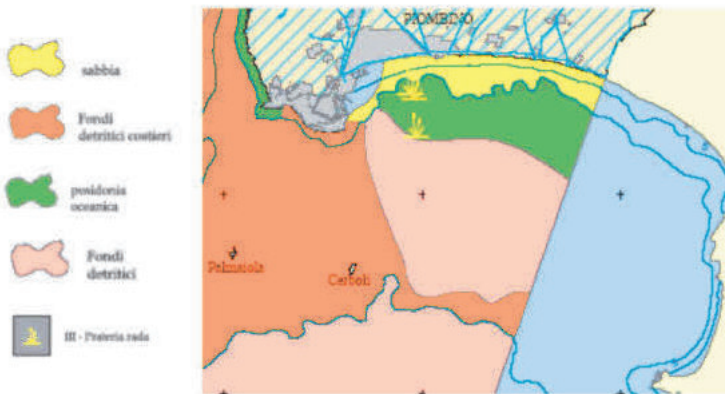


Figura 5.8: Composizione del fondale a largo del Porto di Piombino



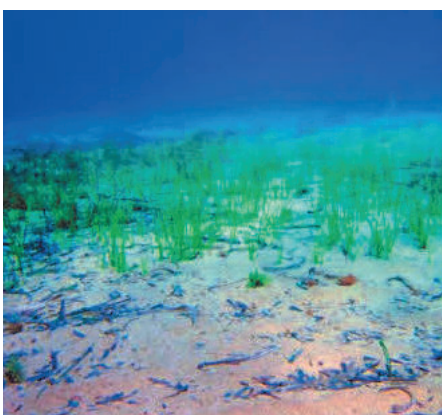
Figura 7.6: Prateria di *Posidonia oceanica* (<https://medwet.org/2017/10/mediterranean-posidonia/>)

Come si vede, la distribuzione della prateria di *Posidonia* arriva fino praticamente al porto di Piombino, anche se viene definita prateria rada.

Dal momento che le praterie di *Posidonia* sono riconosciute come habitat prioritario dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, doveva essere esperita la procedura di Valutazione di Incidenza (VINCA) del progetto sullo specifico habitat prioritario segnalato.

Procedura che doveva essere attivata anche a prescindere dalla presenza di un'area SIC perimetrata, e che nel caso di specie non risulta essere stata effettuata, con conseguente grave vizio procedurale.

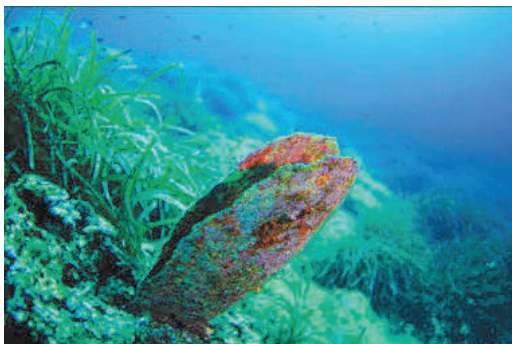
Nelle vicinanze dell'area del Porto, sono inoltre, state censite altre specie protette, quali:



Cymodocea nodosa

Il prato di *Cymodocea nodosa* è incluso in:

- Appendice I della Convenzione di Berna: “specie di flora rigorosamente protette”



Pinna nobilis (presente sui fondali sabbiosi antistanti il porto di Piombino, tra 6,6 m e 11,8 m di profondità). Questa specie è inclusa in:

- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”);
- Allegato II della Convenzione di Berna

- Allegato IV della direttiva 92/43 CEE Habitat: “Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”



Cladocora caespitosa (presente sui fondali antistanti i moli del porto di Piombino tra 6,6 m e 11,8 m di profondità).

Questa specie è inclusa in:

- Appendice II Convenzione di Berna “specie di fauna rigorosamente protette”;

- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”)

Nonostante la presenza di biocenosi marina tutelata nelle aree antistanti il porto di Piombino, nulla è stato fatto sulla valutazione degli impatti dovuti al rilascio di acqua fredda e contaminata da NaClO nelle aree da essa popolate.

5.2. CONSIDERAZIONI IN MERITO AI RILASCI A MARE DEL RIGASSIFICATORE

Il processo di rigassificazione del gas previsto nel progetto è del tipo “a circuito aperto”, ovvero richiede calore che viene sottratto all’acqua di mare.

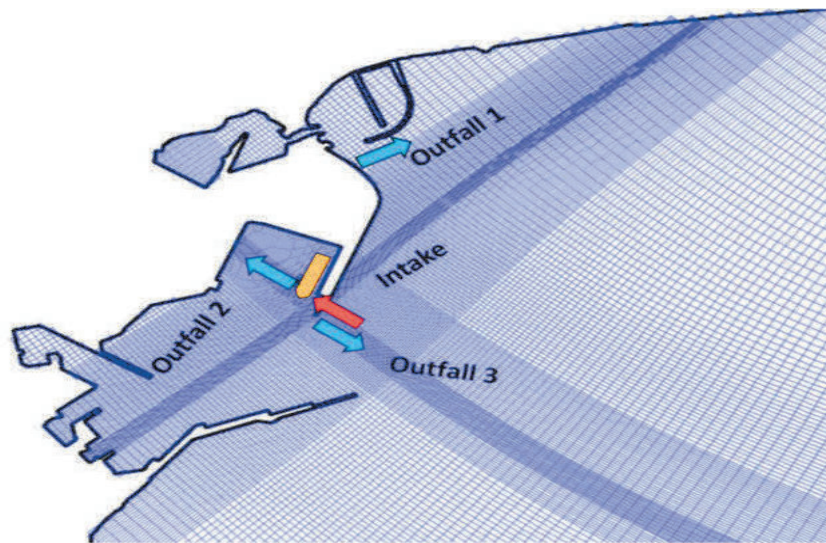
Questa, contenendo microrganismi, deve essere sterilizzata per evitare la formazione di incrostazioni che potrebbero danneggiare gli scambiatori.

Per questi motivi l’acqua rilasciata avrà una temperatura di -7 °C, rispetto a

quella prelevata, e un contenuto di ipoclorito di sodio (candeggina), addizionato, in concentrazione pari a 0,2 mg/l.

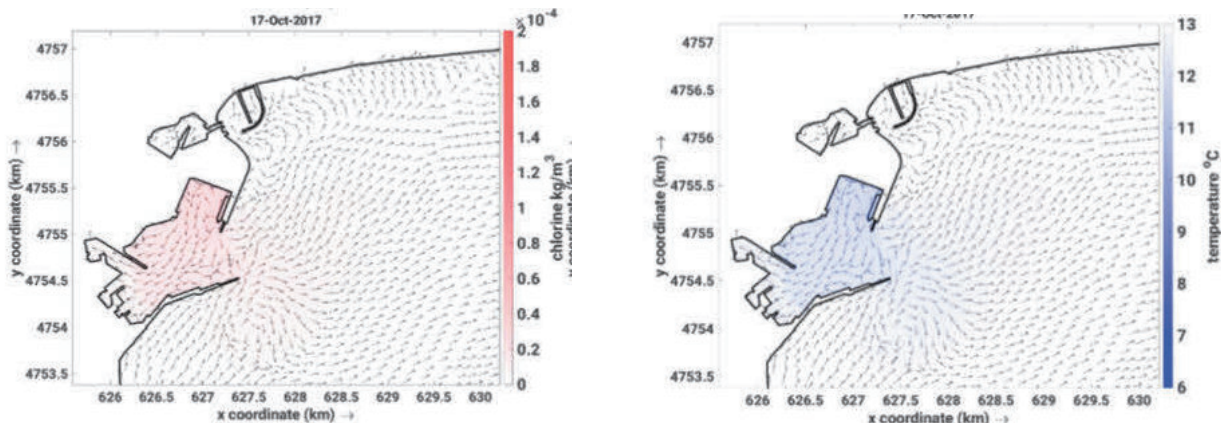
In termini quantitativi, considerando che gli scambiatori di calore prelevano e rilasciano 18.000 m³/h di acqua di mare, è stimato che ogni giorno verranno rilasciati a mare 86,4 kg di candeggina, pari a circa 31,5 tonnellate/anno.

Secondo la figura che segue, il rilascio sarà condotto secondo l'opzione 2, ovvero interamente all'interno del porto. L'opzione 1 è stata scartata in quanto prossima al punto di presa dell'itticoltura, come anche scartata l'opzione 3.



Per quanto attiene agli studi svolti per conto del Proponente (dall' Università di Genova), questi si sono concentrati quasi esclusivamente sull'utilizzo di modelli di dispersione degli inquinanti (temperatura e NaClO).

Secondo questi modelli, la dispersione, nell'arco di una settimana (finestra temporale considerata) raggiunge valori vicini allo zero già in prossimità della rada portuale.



Lo studio perciò così conclude:

*«Gli ordini di grandezza delle variabili in gioco permettono di ribadire, con adeguato margine di certezza, come **non si rilevino criticità significative da un punto di vista ambientale per l'area in esame, e come l'effetto cumulato sul periodo di vita utile della struttura non comprometta la qualità chimica dell'acqua né, in particolar modo, condizioni le attività di piscicoltura.»***

Nel merito di tali conclusioni, alcuni dubbi sorgono circa l'effettivo accumulo degli inquinanti all'interno di un'area portuale schermata e con basso ricambio d'acqua e anche nelle zone esterne in condizioni particolarmente avverse.

Quello che è certo è che nulla è stato scritto sulla valutazione degli impatti conseguenti alla dispersione degli inquinanti e sulla comparazione della FSRU di Piombino con casi analoghi esistenti.

In proposito, si cita il caso del rigassificatore off-shore di Porto Viro («circuitto aperto» analogo alla FSRU di Piombino).

CASO: Rigassificatore off-shore di Porto Viro. Nel 2010 **banchi di schiuma** ricoprono il mare nell'area attorno all'impianto e fino alla costa distante 15 km.

SPIEGAZIONE: ISPRA ha svolto delle campagne di indagine sul GNL di Porto Viro, ed è emerso che «c'è correlazione tra la formazione di schiume, nell'acqua di mare utilizzata nel circuito di scambio termico, e la presenza di sostanze tensioattive di origine naturale, che deriverebbero dal rilascio di materiale intracellulare di microrganismi naturalmente presenti in mare, sottoposti a stress meccanico nel circuito di scambio termico».

A prescindere dalla formazione o meno di schiume questo processo porta alla distruzione completa delle cellule viventi che vengono prelevate con l'acqua.

Nello specifico, le acque rilasciate da un rigassificatore sono sterilizzate non solo per lo shock meccanico e termico ma anche per l'aggiunta diretta di ipoclorito di sodio che svolge appunto una funzione antifouling.

Tutto ciò comporta la perdita quasi totale delle forme di vita veicolate dall'acqua (uova, larve e avannotti, organismi planctonici) con probabili effetti negativi

anche sulla pesca e l'itticoltura.

Queste azioni rendono pertanto l'acqua di mare (nel caso di specie si tratta di ben 157,68 milioni di m³/anno) inutilizzabile per i servizi ecosistemici che la stessa rende all'ambiente: habitat per le comunità planctoniche e pelagiche, processi di autodepurazione, regolazione dei cicli biogeochimici di fosforo/azoto/carbonio, assorbimento di CO₂.

Inoltre si induce artificialmente la selezione di quelle forme batteriche resistenti al processo di clorazione, formanti biofilm (Documento del WWF di Trieste «L'utilizzo di acqua di mare negli impianti di rigassificazione del Gnl).

5.2.1. Il rilascio di composti organo-alogenati e gli effetti sull'ambiente marino

Nei documenti di SNAM viene sottolineato come la concentrazione di ipoclorito di sodio non debba destare preoccupazione in quanto equivalente a quella dell'acqua del rubinetto dunque innocua.

Non si parla però di quanto diversi siano i due tipi di acque considerate.

Nella FSRU il cloro attivo, utilizzato in quantità massiccia (dell'ordine di 2 mg/litro) viene abbattuto, neutralizzato dal bisolfito (si forma solfato), al fine di rientrare nei parametri di legge (max 0,2 mg/l allo scarico).

Secondo la letteratura, il cloro se presente nel mezzo acquoso in concentrazioni maggiori di 0.01-0.1 mg L⁻¹ produce effetti letali (Abarnou and Miossec, 1992).

Effetti subletali, quali soprattutto riduzione della crescita o del potenziale riproduttivo, sono osservati a concentrazioni di cloro residuo o di prodotti ossidanti residui nel range 0.01-0.1 mg L⁻¹ (Abarnou and Miossec, 1992).

Inoltre sono state osservate risposte comportamentali nei pesci (Hose et al, 1983) e nei macroinvertebrati mobili che portano ad evitare le zone impattate dagli scarichi con acque clorate.

Nonostante l'ampia capacità diluitiva del corpo d'acqua ricevente, la scarico continuo di acque clorate ha il potenziale di causare impatti ecologici estremamente sfavorevoli (Erickson e Freeman, 1978; Abarnou e Miossec, 1992; Choi et al., 2002; Hoepner e Lattemann, 2003).

I sottoprodotti clorurati rappresentano un pericolo per l'ambiente marino sia per la loro tossicità che per la loro persistenza e potenziale bioaccumulo.

In molti organismi, gli organo-clorurati si comportano da distruttori endocrini (EED), cioè sostanze xenobiotiche che, anche presenti in basse concentrazioni e tali da non provocare effetti evidenti, possono interferire con l'attività del sistema endocrino alterando, con meccanismi di attivazione o inibizione, l'azione degli ormoni naturali e la conseguente regolazione di molti processi metabolici e fisiologici (Depledge e Billingham 1999).

Inoltre, la sostanza organica – presente nell'acqua in ingresso – viene degradata e si combina chimicamente al cloro ed altri alogeni, formando alo-derivati organici: sostanze tossiche, persistenti e mutagene (bromoformio e trialometani, clorammine, alofenoli, ecc.). In letteratura l'immissione di alo-derivati organici è stimata nell'ordine di decine-centinaia di tonnellate all'anno per sito.

Tale condizione non si presenta nell'acqua potabile priva di sostanza organica.

Dato lo stato delle conoscenze, la **Commissione europea**, nella **Direttiva Strategia Marina**, ha adottato la decisione che definisce i criteri necessari per ottenere un buono stato ecologico per i mari d'Europa, tra cui alcuni che riguardano direttamente l'inquinamento chimico. Tra questi il “Descrittore 8” prevede che le concentrazioni dei contaminanti compresi tra le sostanze prioritarie rimangano entro livelli che non diano origine a effetti inquinanti.

Tra le sostanze prioritarie rientrano gli alo-derivati organici quali il diclorometano ed il cloroformio

La ricerca ha dimostrato che i contaminanti persistenti e bioaccumulabili presenti all'interno della catena alimentare incidono sulle specie marine, alcune delle quali sono specie di interesse alimentare per l'uomo.

5.3. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di questi studi, già ampiamenti disponibili in letteratura, SNAM avrebbe dovuto valutare gli impatti diretti, indiretti e cumulativi, nel breve e lungo periodo:

- sulla biocenosi del golfo di Piombino (non è stata fatta la Vinca sul posidonio), sulle limitrofe aree marine protette e sulla fascia a terra,
- sugli impianti di itticultura adiacenti al porto e off-shore,
- sulla qualità dell'acqua di balneazione delle spiagge del golfo di Follonica;

tutti questi obiettivi sensibili con massima attenzione agli eventuali impatti sanitari. Avrebbe dovuto fare un confronto valutativo tra gli impatti di un impianto a circuito aperto con uno a circuito chiuso, quest'ultimo certamente meno impattante. SNAM invece si è limitata a dire che non ci saranno impatti in ambito marino”.

8. Ancora sulle emissioni in atmosfera

Nel par. 6 della relazione integrativa allegata il Dr. Stevanin e dalla Dott.ssa Ciarallo sono tornati ad analizzare la componente atmosfera e i relativi impatti, alla luce della documentazione integrativa della proponente, rilevando quanto segue:

“Lo Studio di Impatto Ambientale riporta una ricognizione dello stato di fatto di qualità dell'aria, che rappresenta la base di partenza per la valutazione degli impatti, basata esclusivamente sui dati rilevati dalle stazioni della rete fissa regionale ubicate a Piombino, di natura industriale e urbana.

Zonizzazione territorio Regione Toscana rel.ing. ARV	Class. Zona e stazione	Provincia e Comune	Nome stazione	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	SO ₂ e H ₂ S	CO	Benzene	IPA	As	Ni	Cd	Pb	O ₃	Class. Zona Orzono	Zonizzazione territorio Regione Toscana O ₃
Zona costiera	U	F	GR	Grosseto	GR-URSS	X	X	X									
	U	T	GR	Grosseto	GR-Sominno	X		X									
	R	F	GR	Grosseto	GR-Maremma			X								X	R
	U	F	LI	Livorno	LI-Cappiello	X	X	X									
	U	T	LI	Livorno	LI-Carducci	X	X	X		X							
	U	F	LI	Livorno	LI-Via La Pira	X		X	X	X	X	X	X	X	X		
	S	I	LI	Piombino	LI-Colone	X		X	X								
	U	F	LI	Piombino	LI-Parco Il Marzo	X		X		X	X	X	X	X	X		
	U	F	MS	Carara	MS-Colombardo	X		X									
	U	T	MS	Massa	MS-Marina vecchia	X	X	X									
U	F	LU	Viareggio	LU-Viareggio	X	X	X										
																	Zona pianure costiere

Legenda: F - Fondo, T - Traffico, I - Industriale, U - Urbana, S - Suburbana, R - Rurale.

Data la tipologia di tali stazioni e gli inquinanti monitorati, le stesse non si ritengono idonee a fornire un quadro esaustivo delle condizioni di qualità dell'aria proprie delle realtà portuali, quali quella oggetto di intervento, caratterizzate da una commistione di componenti: traghetti turistica, componente industriale e movimentazione indotta.

Infatti:

- alcuni degli inquinanti tipici delle realtà portuali non risultano proprio considerati, quali: gli ossidi di zolfo (SOx), i Composti Organici Volatili (VOC) e la frazione fine del particolato (PM2.5 e inferiori);
- il fatto di considerare la sola frazione grossolana delle polveri, determina la mancata considerazione dello specifico contributo delle realtà portuali nella formazione delle frazioni più fini;
- l'esclusiva considerazione dei dati delle stazioni fisse di fondo della rete regionale di monitoraggio, potrebbe determinare un quadro sottostimato delle condizioni di inquinamento proprie dei siti portuali, quale quello in questione.

Data la specificità stessa dei siti portuali, si ritiene che in assenza di una ricognizione sito-specifica rigorosa dello stato di fatto di qualità dell'aria, la valutazione degli impatti perda di validità e affidabilità.

Scendendo, poi, nel dettaglio dell'applicazione modellistica, con riferimento all'ultima versione depositata revisionata, si segnala come in sede di valutazione degli impatti, le ricadute medie annue e giornaliere degli inquinanti permangono confrontate con i corrispondenti limiti normativi, pur considerando anche le soglie più restrittive dell'OMS aggiornate al 2021, sulla cui base gli estensori dello studio hanno valutato gli impatti derivati.

Approccio metodologico che non si ritiene condivisibile, dal momento che non tiene conto dei livelli pre-esistenti di inquinamento del sito oggetto di intervento, cui si “sommano” le ricadute determinate dell'intervento di progetto, determinando pertanto una potenziale sottostima degli impatti.”.

Cordiali saluti

Piombino, 20 ottobre 2022

Il Dirigente del Servizio Politiche ambientali

Luca Favali



CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111 - P.IVA 00290280494 - CAP 57025

Settore Programmazione Territoriale ed Economica

Integrazione dei pareri del dirigente del Settore Programmazione Territoriale ed Economica espressi in data 5 e 19 settembre 2022

OGGETTO: ISTANZA PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE E ALL'ESERCIZIO AI SENSI DELL'ART. 5 DEL D.L. 50/2022 RELATIVAMENTE ALL'OPERA DENOMINATA FSRU PIOMBINO E COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI IN COMUNE DI PIOMBINO (LI). PROPONENTE: SNAM FSRU ITALIA. RINNOVATO PARERE NEGATIVO DEL SETTORE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE ED ECONOMICA

In relazione al procedimento di cui in oggetto, in previsione della terza ed ultima seduta della conferenza dei servizi 21 ottobre 2022,

IL DIRIGENTE DEL SETTORE PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE ED ECONOMICA

facendo seguito ai pareri negativi già espressi in data 05 settembre 2022 e in data 19 settembre 2022, i cui contenuti devono ritenersi qui integralmente confermati e richiamati;

Visionata la documentazione integrativa medio tempore depositata dalla proponente;

Visionate le note e i pareri depositati dalle amministrazioni nel corso dell'istruttoria;

Preso atto dell'istruttoria giuridico-tecnica svolta dai consulenti incaricati dal Comune di Piombino con D.G.C. n. 183 del 6.7.2022 (Avv. Michele Greco) e con D.D. n. 890 del 10 agosto 2022 (Dr. Marco Stevanin; Prof. Fabrizio Bianchi; Ing. Giovanni Francalanza; Ing. Andrea Bortolato; Dott.ssa Cinzia Morsiani; Dott.ssa Cinzia Ciarallo), i cui risultati sono confluiti nei pareri rilasciati dal competente Servizio Politiche Ambientali di questo Comune;

Considerato che l'impianto progettato è stabilimento di soglia superiore per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'allegato 1, parte 2, colonna 3, del D. Lgs. 105/2015 e dunque è soggetto all'applicazione delle disposizioni in materia di controllo del pericolo di incidenti rilevanti di cui al decreto medesimo;

Considerato altresì che l'impianto progettato rientra nelle industrie insalubri di prima classe producendo, impiegando e trattenendo in deposito sostanze chimiche (cloro; ipoclorito di sodio) di



cui alla lettera A dell'allegato al D.M. 5 settembre 1994 e trattando materiali (gas liquefatto) di cui alla lettera B dell'allegato medesimo;

Ritenuto che la proponente non abbia sanato le criticità contestate nei precedenti pareri espressi dallo scrivente Settore sopra richiamati;

Tutto ciò premesso, limitatamente alle competenze di questo Settore, si

conferma Parere Negativo

fondato sulle considerazioni riportate nei precedenti pareri espressi e che trovano sintesi nei contenuti dei più recenti strumenti urbanistici approntati dal Comune e finalizzati alla definizione di coerenti e positive strategie di sviluppo territoriale per il Comune di Piombino, oltre che per tutti gli ulteriori motivi di seguito specificati.

Da quanto desumibile dal verbale dell'ultima seduta della conferenza dei servizi (7.10.2022) sono emersi ulteriori elementi di rilevanza urbanistica.

L'Autorità di Sistema Portuale, con una nota che è stata allegata al verbale della conferenza, segnala infatti *“la necessità di provvedere, in termini di Adeguamento Tecnico Funzionale, all'arretramento del filo "banchina ovest" di 50 metri correlato all'ingombro delle due navi affiancate (circa 70 metri per tutta la durata dell'attività dell'FSRU nel porto di Piombino per 3 anni).*

Il ricorso al suddetto procedimento:

- *consente di ottenere uno spazio acqueo maggiore migliorando sia lo spazio di manovra che la lunghezza dell'accosto lato banchina nord (l'attuale lunghezza di 300 metri diventerebbe 350 metri con possibilità di ricevere navi di dimensioni maggiori);*
- *comporta la riduzione dello spazio di conferimento dei sedimenti marini (da una stima sommaria circa 300.000 mc) riducendo le dimensioni delle vasche;*
- *comporta un aumento dell'escavo nella parte antistante la banchina ovest primo tratto e secondo tratto per circa 450.000 mc.*
- *necessita di progettare e realizzare 50 metri in prolungamento della banchina Nord con un aumento di spesa di circa 10 ML di euro”*

Il nuovo filo banchina arretrato di circa 50 metri dovrà essere pertanto oggetto, ancorché non contrastante con i profili di banchina di cui alle previsioni di Piano, di un adeguamento tecnico funzionale al piano regolatore portuale del porto di Piombino. La riduzione dello spazio retrobanchina potrà essere compensato dalle aree dall'ex parco minerali in concessione in passato a Piombino Logistics che torneranno nella disponibilità dell'AdSP.

Allo stesso tempo per bilanciare la riduzione degli spazi di conferimento dei sedimenti è contestualmente prevista la realizzazione di una nuova vasca di conferimento dei sedimenti nell'area antistante il molo Batteria della capacità di almeno 1.000.000 mc.

Pertanto, la proposta dell'ATF riguarderà sia l'arretramento del primo tratto della banchina ovest e contestuale riallineamento del secondo tratto, che la realizzazione della nuova vasca”.



Gli interventi proposti dall'AdSP prefigurano modifiche sostanziali al progetto FSRU che vengono introdotte nel procedimento solo in occasione della scorsa seduta della CdS (7 ottobre scorso), mai progettate dalla proponente e dunque mai valutate né dal Comune di Piombino né dalle altre amministrazioni partecipanti alla conferenza dei servizi.

Si ritiene a riguardo che solo una volta che sarà presentato il progetto di ATF sarà possibile valutare e qualificare lo stesso in ossequio ai disposti dell'art. 5 co. 5 della l. 84/1994.

Occorre specificare peraltro, come estesamente esplicitato nel precedente parere di questo Settore, che anche gli adeguamenti al PRP vigente devono tenere in considerazione la configurazione pianificatoria definita dai vigenti strumenti urbanistici comunali oltre che e dal PSI (Piano Strutturale Intercomunale) e DPSS (Documento di Pianificazione Strategica Portuale) redatti in intesa tra Comune e AdSP, in particolare per quanto attiene le aree di Poggio Batteria interessate dalle previsioni del vigente Piano Regolatore Portuale relativo al Polo del Diportismo di Poggio Batteria, parte del più ampio "Complesso integrato della nautica" disciplinato dal vigente Regolamento Urbanistico del Comune di Piombino. Si fa presente peraltro che l'ambito di poggio Batteria si trova a contatto con le Aree di Interazione Porto-Città art. 5 co. 1 lett. c- della l. 84/94 definite dai citati DPSS e PSI, di competenza comunale.

Si rileva infine che l'esecuzione delle opere prefigurate per mezzo del proposto redigendo ATF dovrà essere autorizzata nel rispetto di quanto previsto dagli artt. 5 co. 5 bis e 5 ter della l. 84/1994, previo accertamento della conformità delle stesse ai piani urbanistici ed alle norme in materia edilizia e del rispetto delle disposizioni normative di settore in materia ambientale e paesaggistica.

Piombino, 20/10/2022

Il Dirigente del Settore
Programmazione Territoriale ed Economica
arch. Salvatore Sasso

Territorio
Ecologia
Recupero
Risorsa
Ambiente

TERRA SRL



Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino (LI).
Proponente: Snam FSRU Italia

CONTRODEDUZIONI SULLA DOCUMENTAZIONE DI CHIARIMENTO

DEPOSITATA DA SNAM NELL'OTTOBRE 2022

Committente: Comune di Piombino		Documento elaborato da: T.E.R.R.A. S.r.l. Dott. Marco Stevanin Dott.ssa Cinzia Ciarallo AUSILIARI Prof. Fabrizio Bianchi Dott.ssa Cinzia Morsiani Ing. Navale Andrea Bortolato Ing. Giovanni Francalanza
Data prima emissione: Ottobre 2022	Revisione: 02	Codice progetto: 22-16-03

TERRA SRL

<p>Dott. Marco Stevanin</p>	 <p>T.E.R.R.A. s.r.l. Territorio Ecologia Recupero Risorsa Ambiente Cap. Soc. Euro 50.000,00 i.v.</p> <p>Sede legale Via Comunale di Camino 84 31046 Osterzo TV Ufficio Galleria Progresso, 5 31022 S. Donà di Piave VE P.I. 03611750260</p>
<p>Dott.ssa Cinzia Ciarallo</p>	

AUSILIARI

<p>Prof. Fabrizio Bianchi</p>	
<p>Dott.ssa Cinzia Morsiani</p>	
<p>Ing. Navale Andrea Bortolato</p>	 <p>ING. BORTOLATO ANDREA ORDINE INGEGNERI TV A2400 CAPITANERIA DI PORTO VE 13247</p>
<p>Ing. Giovanni Francalanza</p>	 <p>Ing. GIOVANNI FRANCALANZA ORDINE INGEGNERI della Provincia di PISA N° 1243 Sezione A INGEGNERE CIVILE E AMBIENTALE IPIRISTRIANO DELL'INFORMAZIONE</p>

INDICE

1. PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO	5
2. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLO STUDIO DI MANOVRABILITA', ALLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E ALLA POSSIBILITA' DELL'OFF-SHORE (a cura dell'Ing. navale Andrea Bortolato)	7
2.1 CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE	7
2.2 STUDIO DI MANOVRABILITA'	8
2.2.1 FSRU	9
2.2.2 LNG carrier	9
2.2.3 Avaria LNG.....	9
2.2.4 Emergenza FSRU	10
2.2.5 Bulk carrier 180 m.....	10
2.2.6 Bulk carrier 300 m.....	11
2.2.7 RoPax.....	11
2.2.8 Meteo considerato.....	12
2.2.9 Riepilogo.....	13
2.2.10 Conclusioni.....	14
2.3 EMERGENZA	15
2.4 OFFSHORE.....	16
3. CONSIDERAZIONI IN MERITO AGLI ASPETTI DI "PREVENZIONE DEI RISCHI DI INCIDENTI RILEVANTI E ATTUAZIONE DEL D.LGS 105/2015" (a cura dell'Ing. Giovanni Francalanza)	18
3.1 DISPOSIZIONI DI LEGGE, NORME E STANDARD DI RIFERIMENTO.....	18
3.1.1 Definizione di incidente rilevante	18
3.1.2 Prevenzione rischi di incidente rilevante.....	18
3.1.3 Il D.Lgs 105/2015 e i porti	19
3.1.4 Prevenzione incendi e rischi di incidente rilevante	19
3.2 FSRU NEL PORTO DI PIOMBINO: UN CASO SINGOLARE E SENZA PRECEDENTI ANALOGHI	20
3.2.1 FSRU di Piombino a confronto con le tipologie prevalenti di ubicazione di rigassificatori in Europa.....	20
3.3 LE NORME TECNICHE APPLICABILI	24
3.4 FSRU E GESTIONE DELL'AREA PORTUALE.....	25

3.5	RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO – RAPPORTO CETENA	26
3.6	ANALISI HAZOP RICHIAMATA NEL RDSP	29
3.7	TRATTAMENTI ANTIVEGETATIVI DELL’ACQUA DI MARE: RILASCI DI SOSTANZE PERICOLOSE PER L’AMBIENTE ACQUATICO	29
3.8	VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL’IPOTESI INCIDENTALE 1R	30
3.9	VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL’IPOTESI INCIDENTALE 10R	31
3.10	SCENARI INCIDENTALI, DISTANZE DI DANNO E PIANO DI EMERGENZA ESTERNO	33
4.	CONSIDERAZIONI SULLE MATRICI “SUOLO E SOTTOSUOLO” E “ACQUE SOTTERRANEE” IN MERITO AL PASSAGGIO DEL GASDOTTO SUL SIN N. 9 “PIOMBINO” (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)	35
5.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULL’AMBIENTE MARINO (a cura della Dott.ssa Cinzia Morsiani)	39
5.1	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA PRESENZA DI EMERGENZE NATURALISTICHE NEL GOLFO DI PIOMBINO	39
5.2	CONSIDERAZIONI IN MERITO AI RILASCI A MARE DEL RIGASSIFICATORE	40
5.2.1	Il rilascio di composti organo-alogenati e gli effetti sull’ambiente marino	42
5.3	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	43
6.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “ATMOSFERA” E RELATIVA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)	45
7.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “SALUTE” (a cura del Prof. Fabrizio Bianchi) 47	
7.1	INTRODUZIONE.....	47
7.2	LO STATO DI SALUTE NEL SIN NON PUO’ ESSERE CONSIDERATO COME INVARIANTE.....	47
7.3	LE VALUTAZIONI DI IMPATTO SANITARIO SONO INDICATIVE DI CRITICITA’	48
7.3.1	Valutazione di impatto relativa ad effetti non cancerogeni (ENC).....	48
7.3.2	Valutazione di impatto relativa ad effetti cancerogeni (EC).....	49
7.3.3	Valutazione di impatto con approccio epidemiologico (HIA)	49
7.4	MONITORAGGIO.....	50
7.5.	CONCLUSIONI	51
8.	CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA CREDIBILITA’ DEL CRONOPROGRAMMA (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo).....	52
9.	CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	54

1. PREMESSA E SCOPO DEL DOCUMENTO

Il D.L. 17 maggio 2022, n. 50 recante “Misure urgenti in materia di politiche energetiche nazionali, produttività delle imprese e attrazione degli investimenti,...”, prevede all’art. 5 “Disposizioni per la realizzazione di nuova capacità di rigassificazione” che

“In considerazione della necessità di diversificare le

fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, fermi restando i programmi di decarbonizzazione del sistema energetico nazionale, le opere finalizzate all’incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente alla data di emanazione del presente decreto, incluse le connesse infrastrutture, costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti”;

lo stesso art. 5, al comma 2 del suddetto Decreto Legge, specifica che *“Per la costruzione e l’esercizio delle opere [...] nonché per la realizzazione delle connesse infrastrutture, l’autorizzazione prevista dall’articolo 46 del decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159 [...] è rilasciata dal Commissario [...] a seguito di un procedimento unico, da concludersi entro centoventi giorni dalla data di ricezione dell’istanza”;*

Nell’ambito delle iniziative legate alla realizzazione di nuove capacità di rigassificazione regolate dall’art.5 del DL n.50 del 17/5/2022 e mirate a diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale, la Società Snam FSRU Italia in data 29/06/2022 ha sottoposto al Commissario Straordinario di Governo per il Rigassificatore di Piombino specifica istanza autorizzativa per la realizzazione di un Terminale di Rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. Progetto FSRU Piombino) tramite l’ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l’allacciamento alla rete di trasporto esistente.

In tale contesto, l’Amministrazione Comunale di Piombino ha incaricato la scrivente Società, assieme ad un gruppo di professionisti con competenze interdisciplinari, di assistere il Comune nella valutazione dell’impatto ambientale, sanitario e sulla pubblica incolumità che l’esercizio del FSRU potrà generare.

Nel merito, è stata redatta specifica perizia contenente “Osservazioni interdisciplinari sul progetto”, che ha messo in luce la presenza, nella documentazione afferente l’Istanza di SNAM, di numerosi vizi di rilievo e lacune sostanziali, tali da determinare un quadro generale di mancata conoscenza, contraddittorietà ed inattendibilità delle valutazioni condotte.

In risposta alla perizia e ai contributi/richieste di integrazione degli Enti competenti coinvolti nel procedimento, SNAM ha recentemente depositato in più riprese (4 ottobre 2022; 7 ottobre 2022; 12 ottobre 2022) diversa documentazione di chiarimento.

Alla luce di tali nuovi contributi forniti dal Proponente, viene qui valutata la bontà delle osservazioni inizialmente redatte, ovvero se le criticità riscontrate rimangano tali anche a seguito delle predette integrazioni.

I paragrafi che seguono riprendono i principali rilievi emersi.

2. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLO STUDIO DI MANOVRABILITA', ALLA GESTIONE DELL'EMERGENZA E ALLA POSSIBILITA' DELL'OFF-SHORE (a cura dell'Ing. navale Andrea Bortolato)

2.1 CONFIGURAZIONE DELLE BANCHINE

Attualmente sono presenti una banchina lato nord, una banchina lato est ed un'area lato ovest con bassi fondali. Nella banchina lato nord ormeggiano le bulk carrier per il traffico mercantile, la banchina est è quella destinata all'ormeggio permanente, per tre anni, della nave FSRU. Figura 1. Una seconda analisi prevede la nuova banchina ovest, che sarà destinata ad accogliere navi bulk carrier di 300 metri di lunghezza, Figura 2, riducendo lo spazio di manovra di FSRU, navi LNG, bulk carrier attuali. Il CETENA ha effettuato simulazioni di manovra in porto, la relazione è contenuta nel documento "Report n. 14650". Sono state effettuate 45 simulazioni con la conformazione portuale attuale, 7 nella configurazione che include la nuova banchina ovest. Alcuni giorni fa, è stato emesso il verbale della riunione della conferenza dei servizi tenutasi il 07/10/2022, in cui si legge della necessità di prevedere un arretramento della nuova banchina ovest di 50 metri, correlato all'ingombro delle due navi (FSRU e LNG) affiancate. Ciò comporta un aumento dello scavo previsto di circa 450'000 metri cubi di sedimenti.



Figura 1: configurazione attuale banchina

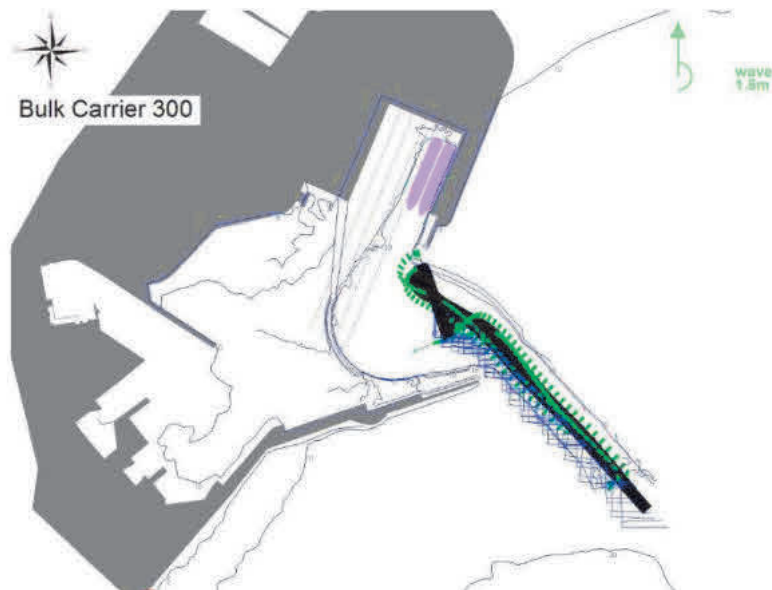


Figura 2: configurazione con nuova banchina ovest

2.2 STUDIO DI MANOVRABILITA'

Il documento "Report n. 14650" riporta lo studio di manovrabilità. In Figura 3 è riportato il riepilogo delle manovre totali eseguite nel simulatore di Genova. In particolare, sono state eseguite 4 manovre con FSRU, 24 con LNG carrier, 16 con una bulk carrier lunga 180 metri, solamente 3 con una bulk carrier lunga 300 metri, ed infine 5 con nave traghetto (RoPax), in condizioni di emergenza, da/per le banchine preposte nel lato sud del porto.

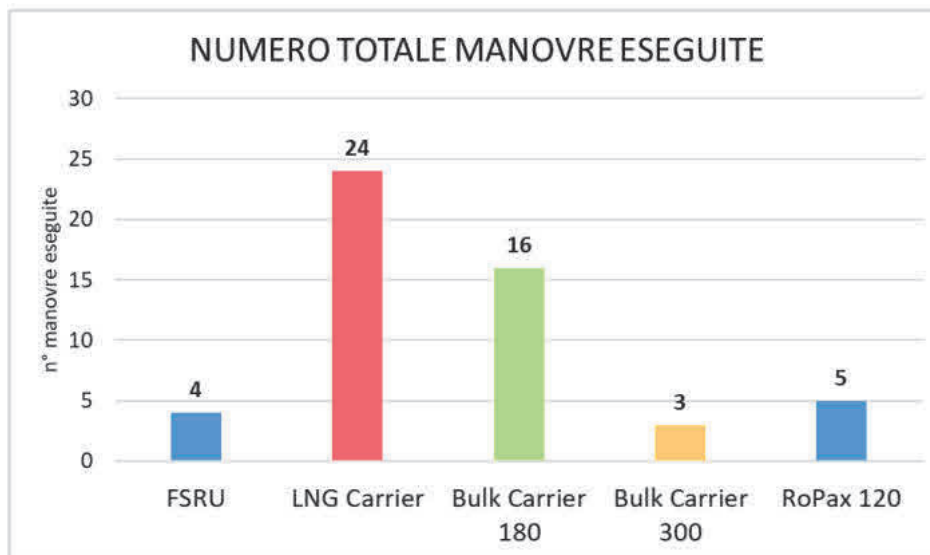


Figura 3: riepilogo manovre eseguite.

2.2.1 FSRU

Per quanto riguarda la FSRU, Figura 4, sono stati effettuati:

- 2 ingressi: Entrambi in assenza di vento
- 2 uscite: una in assenza di vento, una con vento da sud di 25 nodi



Figura 4: FSRU Golar Tundra

2.2.2 LNG carrier

In merito alla LNG Carrier, Figura 5, sono stati effettuati:

- 11 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 descritto al limite della fattibilità, con vento in rotazione e rimorchiatori all'80%
- 7 uscite. Riuscite con un vento massimo di 25 nodi.



Figura 5: LNG carrier

2.2.3 Avaria LNG

Sono state condotte simulazioni con un'avaria alla LNG. In un caso l'avaria non investe la LNG ma consiste nell'emergenza della FSRU, condizione che impone l'allontanamento della LNG.

Con un'avaria alla LNG sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi

- 1 ingresso concluso con incaglio entro 300 metri dalla FSRU con vento massimo di 30 nodi
- 1 uscita riuscita con vento massimo di 25 nodi.

2.2.4 Emergenza FSRU

Nella simulazione di emergenza FSRU, è stato simulato l'allontanamento della LNG con vento massimo di 25 nodi. La manovra è stata descritta come «molto complessa e con margini di sicurezza limitati». In condizioni di emergenza a bordo della FSRU la nave LNG deve tassativamente disormeggiare ed allontanarsi. **In una situazione reale di emergenza, non svolta al simulatore, le condizioni ambientali ed altri fattori influenzano negativamente l'esito della manovra. È da rimarcare il fatto che tutte queste manovre in avaria/emergenza sono state eseguite senza la presenza di altre navi ormeggiate in porto e solo nella configurazione attuale, senza l'ingombro della nuova banchina ovest.**

2.2.5 Bulk carrier 180 m

Si tratta delle navi che attualmente arrivano nella banchina nord.

Sono stati effettuati:

- 2 ingressi riusciti con vento massimo di 25 nodi
- 1 al limite con vento in rotazione ed intensificazione, rimorchiatori 80%
- 4 non riusciti con vento massimo 25 nodi
- 5 uscite riuscite con vento massimo 25 nodi
- 1 uscita al limite con vento di 25 nodi.



Figura 6: bulk carrier lunga 180 m

È da notare che il vento non è stato considerato mai superiore a 25 nodi. L'unica simulazione con vento superiore non è stata dichiarata eseguita correttamente.

2.2.6 Bulk carrier 300 m

Sono le navi, Figura 7, che entreranno in porto dopo la costruzione della nuova banchina ovest.



Figura 7: bulk carrier lunga 300 m

Sono stati effettuati:

- 1 ingresso riuscito con vento da 15 nodi
- 1 ingresso fallito con vento da 15 nodi
- 1 uscita riuscita con vento di 25 nodi

Dato il numero esiguo di prove effettuate, lo studio non può considerarsi affidabile. Inoltre, in avaria non sono state effettuate prove.

2.2.7 RoPax

Le RoPax sono le navi traghetto che normalmente ormeggiano nella parte sud del porto, offrendo servizio di trasporto passeggeri e veicoli, Figura 8.



Figura 8: Nave RoPax

Sono state condotte solo le simulazioni in caso di avaria in ingresso o uscita. I due ingressi con avaria sono stati giudicati riusciti con la nave all'ancora all'interno del porto, ad una distanza di 300 m dal rigassificatore. Tale distanza è all'interno dello scenario di danno descritto successivamente, e quindi si trova in una zona di sicurezza dove non dovrebbe sostare alcunché rispetto alla FSRU. Le tre uscite in avaria si sono concluse dando fondo a 400 m dall'impianto FSRU. Tutte e cinque le manovre sono state effettuate con vento massimo di 25 nodi.

2.2.8 Meteo considerato

Le condizioni meteo considerate sono evidenziate in Figura 9e Figura 10. Si nota che il vento massimo preso in esame è pari a 25 nodi, e che sono state effettuate manovre in numero diverso in diverse situazioni di vento. Nel capitolo 5 del [R2] viene indicato che le condizioni di vento e corrente utilizzate per le simulazioni sono state indicate dal Corpo Piloti di Piombino. Tuttavia, non è stata indicata la frequenza durante l'anno. Anzi, questa non è stata tenuta in considerazione. Risulta evidente che non sono state prese in considerazione condizioni di vento superiore a 25 nodi, evento più che plausibile.



Figura 9: Direzione ed intensità dei venti considerati durante le manovre

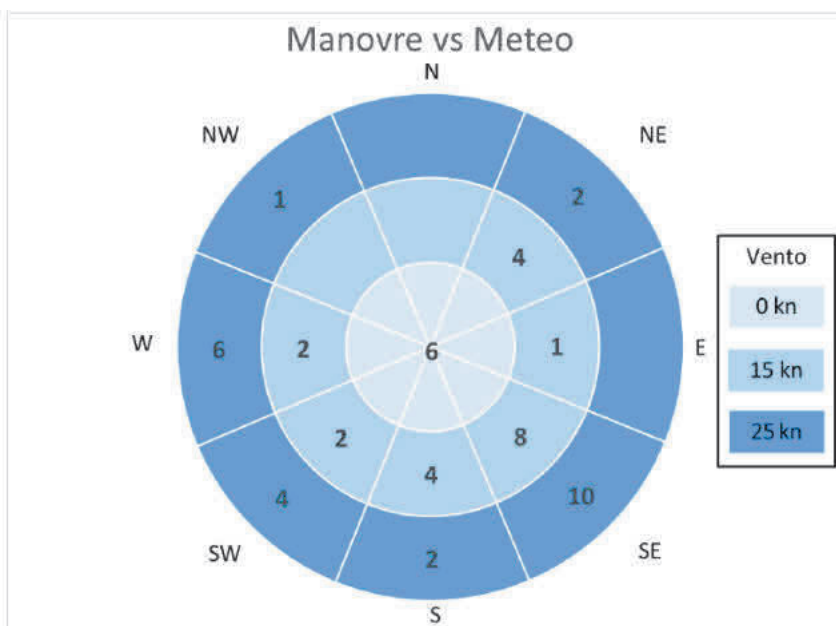


Figura 10: Numero di manovre eseguite al simulatore, associate alla direzione ed intensità del vento.

2.2.9 Riepilogo

Dall'analisi del rapporto del CETENA, è stata creata la seguente tabella riassuntiva delle manovre non riuscite o riuscite al limite.

LNG – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
M130	10	90	Ingresso	FSRU	Attuale
E010	15-30	45-135	Ingresso	FSRU	Attuale
E040	25	270	Uscita	FSRU in emergenza	Attuale
Bulk Carrier 180 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
B010	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B011	25	135	Ingresso	FSRU	Attuale
B040	25	270	Uscita	FSRU	Attuale
B060	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B061	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
B062	15	135	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
Bulk Carrier 300 – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
D010	15	180	Ingresso	FSRU+LNG	Nuova banchina ovest
Ro-Pax – Manovre non riuscite o riuscite al limite					
Id manovra	Vento (nodi)	Direzione (°)	Tipo	Altre navi	Configurazione
E090	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale
E100	25	225	Ingresso	FSRU+LNG	Attuale

Salta all'occhio come le manovre della LNG sono state effettuate solo con l'attuale configurazione del porto, e per tre volte al limite o non riuscite.

Per quanto riguarda le bulk carrier, anche con vento basso le manovre non sono andate a buon fine con la nave LNG accostata alla FSRU.

Ciò significa che il traffico del porto deve essere completamente rivisto per permettere l'ormeggio e l'operatività del terminal FSRU. Già solo con FSRU senza LNG in operazioni di carico/scarico, l'accesso è limitato. Se è presente anche la LNG carrier, lo spazio di manovra si riduce ulteriormente, conseguentemente all'operatività del porto commerciale.

La bulk carrier da 300 metri è stata l'unica nave provata con la nuova banchina ovest, e con 15 nodi già sono stati rilevate criticità in ingresso.

2.2.10 Conclusioni

Lo studio deve essere ripetuto con tutti i casi perché non sono state effettuate le stesse prove nelle due configurazioni di banchina. Inoltre, non è stato specificato:

- se e quando vengono effettuati i lavori di costruzione della banchina ovest
- se questi interferiscono con l'attività della FSRU
- se avvengono in zona ad alto rischio
- se limitano ulteriormente il traffico nel molo nord (PIM)

In aggiunta:

- non è stata specificata la fonte degli scenari
- non sono stati considerati gli stessi scenari per ogni nave.

In conclusione, si può dire che si tratta di uno studio incompleto, che, nonostante manchi di simulazioni, già presenta situazioni molto critiche, se non infattibili o al limite. È chiaro che il traffico all'interno del porto di Piombino dovrà inevitabilmente subire variazioni.

Citando lo studio del CETENA, la simulazione in emergenza E040 risulta "... molto complessa e con margini di sicurezza limitati", pag 49.

La simulazione in emergenza E040 è la manovra di uscita in emergenza della LNG con vento da 135°, 25 nodi. L'emergenza consiste nell'avaria della FSRU. Nonostante l'uso di 2 rimorchiatori al 100% della potenza (condizione assolutamente da evitare), la manovra è risultata "...molto complessa e con margini di sicurezza limitati".

Non è stata fatta nessuna verifica della manovra di emergenza (avaria della FSRU) con condizioni meteomarine peggiori. Dal momento che, già nelle condizioni provate, la manovra rasenta il limite della fattibilità, si deduce che con condizioni anche solamente di poco peggiorative, la manovra non risulta fattibile.

Inoltre, la manovra è stata effettuata con il porto in configurazione attuale, quindi senza la presenza della nuova banchina OVEST. Dalla traccia dei rimorchiatori, sovrapponendo le due configurazioni, si evince una interferenza tra la rotta dei rimorchiatori e la nuova banchina OVEST.

Non è accettabile dover eseguire una manovra di emergenza non in completa sicurezza. Le simulazioni effettuate denotano carenza di margini di sicurezza nonostante le condizioni meteomarine prese in considerazione siano solo di normale intensità.

Per valutare l'impatto, è necessario avere i dati inerenti allo scenario in emergenza anche nella condizione con nuova banchina OVEST.

2.3 EMERGENZA

In caso di emergenza, è stato considerato un valore di area del danno di 392 m, corrispondente allo scenario 3R: rottura significativa collettore GNL di riempimento FSRU a valle manichette (Rif: Prot. 0315772 del 10/08/2022).

Detta area di danno, rispetto alla FSRU, copre più di metà dell'entrata in porto. In caso di incidente, l'entrata in porto risulterà dunque limitata per più della metà, in situazione di emergenza in cui le navi dovrebbero poter uscire o entrare. Il danno a cui si fa riferimento è il flash fire, ossia: incendio in massa di una nuvola di vapore infiammabile con effetto non esplosivo. Interessa tutte le banchine e il bacino di evoluzione. In caso di emergenza il meteo può essere anche molto più avverso rispetto alle situazioni studiate. Nelle banchine nord e ovest possono essere presenti anche altre navi e personale. Ci si chiede se ne sia stato tenuto conto. Infine, non sono state fornite procedure di disormeggio in caso di emergenza.

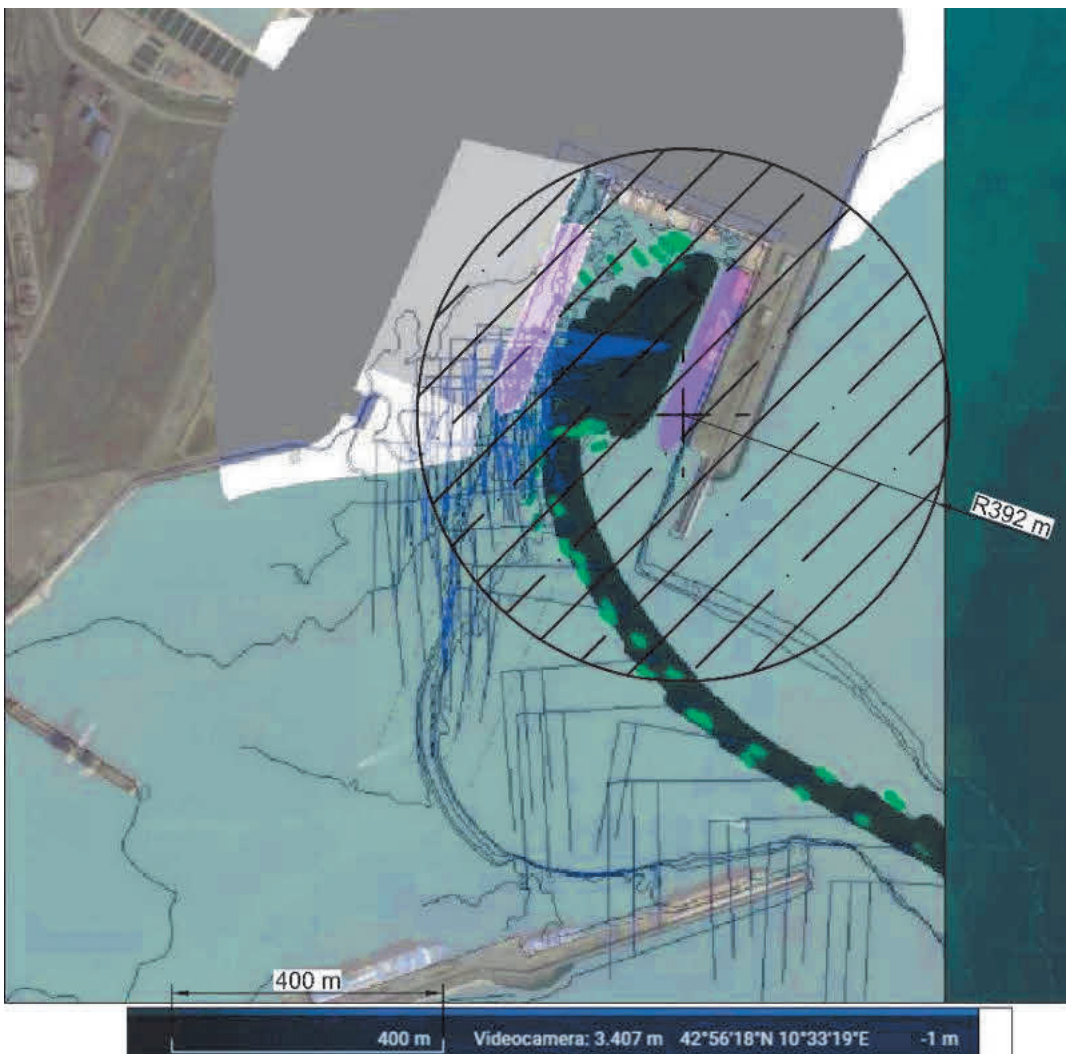


Figura 11: Area del danno di flash fire

2.4 OFFSHORE

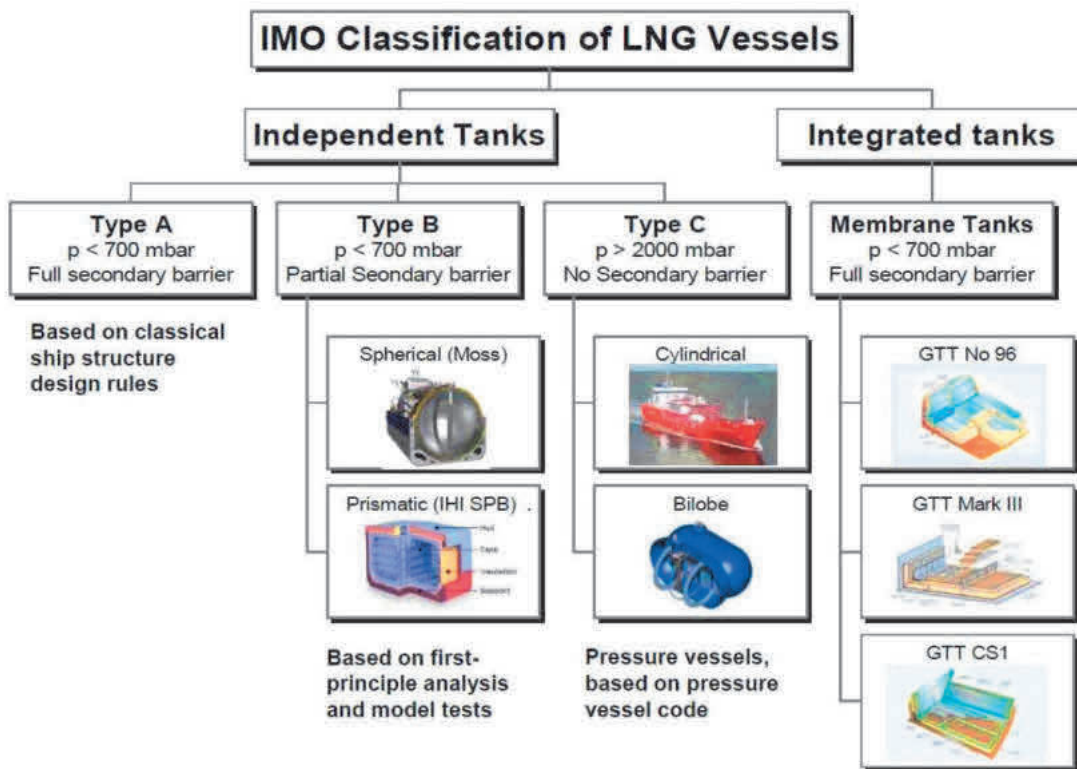


Figura 12: Classificazione dei tipi di cisterne per LNG

Come riassunto in figura 12, le navi con cisterne a membrana come la Golar Tundra sono navi che non resistono a sovrappressioni. Ciò comporta la possibilità di utilizzo delle stesse cisterne solamente se piene o vuote, in normali condizioni di esercizio. Infatti, in presenza di serbatoi parzialmente riempiti, in caso di mare mosso si innesca il fenomeno dello sloshing: il liquido viene agitato per effetto delle onde, e impatta sulle superfici del serbatoio. Quindi, in fase transitoria di riempimento/svuotamento, la nave non può trovarsi in acque non protette, perché può essere soggetta a sloshing.

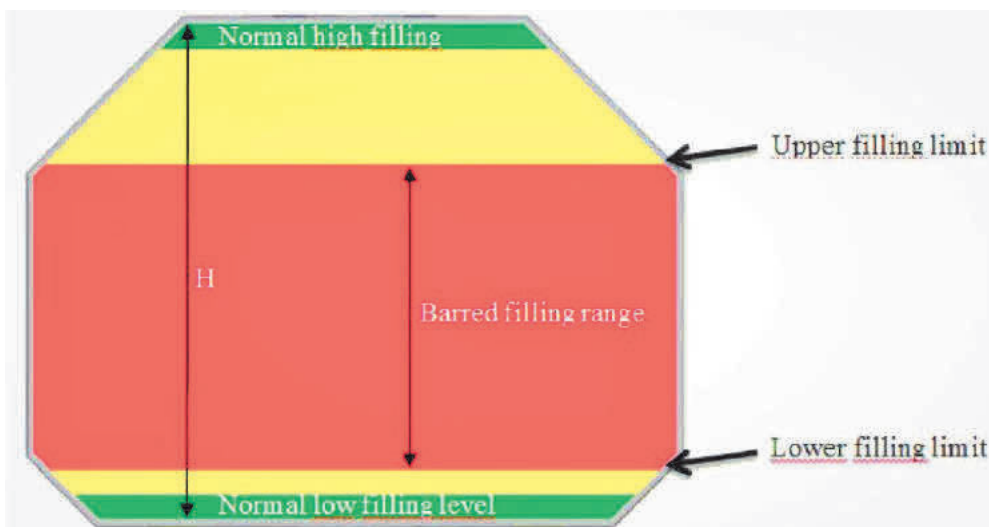


Figura 13: limiti di riempimento standard per navi LNG

In Figura 13 è schematizzata la sezione di una cisterna a membrana, in cui sono indicati con colori diversi i livelli di riempimento. **Qualora il livello di riempimento si trovasse all'interno dell'area rossa, la nave non potrebbe trovarsi in situazioni di mare agitato.**

La normativa che regola la progettazione delle cisterne è la DNV-CG-0158, di cui immaginiamo la nave sia soggetta a classe. **In data odierna non sono ancora pervenuti certificati riferiti alla nave Golar Tundra, se non l'appartenenza alla classe DNV, che regola questi limiti. Se una FSRU è in fase di caricamento o scaricamento offshore, questo non può essere valutato senza tener conto della zona transitoria, a meno che non vengano assegnate forti limitazioni alle condizioni meteomarine per far operare la nave, rischiando di renderla inefficiente. Solitamente, le FSRU con serbatoi a membrane operano in acque protette.**

3. CONSIDERAZIONI IN MERITO AGLI ASPETTI DI “PREVENZIONE DEI RISCHI DI INCIDENTI RILEVANTI E ATTUAZIONE DEL D.LGS 105/2015”

(a cura dell'Ing. Giovanni Francalanza)

3.1 DISPOSIZIONI DI LEGGE, NORME E STANDARD DI RIFERIMENTO

- [1] **D.lgs. 105/2015** – Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose
- [2] **D.P.R. n. 151/2011** - “Regolamento recante disciplina dei procedimenti relativi alla prevenzione incendi, a norma dell’art. 49 comma 4-quater, decreto legge 31 maggio 2010, n.78 convertito con modificazioni, dalla legge 30 luglio 2010, n. 122”
- [3] **D.M. 07/08/2012** - Disposizioni relative alle modalità di presentazione delle istanze concernenti i procedimenti di prevenzione incendi e alla documentazione da allegare, ai sensi dell'articolo 2, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 1° agosto 2011, n. 151
- [4] **UNI EN ISO 20257-1:2020** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 1: Requisiti generali
- [5] **UNI EN ISO 20257-2:2021** - Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto - Progettazione di installazioni di GNL galleggianti – Parte 2: Questioni specifiche per le FSRU.

3.1.1 Definizione di incidente rilevante

Secondo la definizione contenuta nell’art. 3 del D.Lgs 105/2015, l’incidente rilevante è un evento quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto a sviluppi incontrollati che si verificano durante l'attività di uno stabilimento soggetto al presente decreto e che dia luogo a un pericolo grave, immediato o differito, per la salute umana o l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento, e in cui intervengano una o più sostanze pericolose.

3.1.2 Prevenzione rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne le disposizioni vigenti in materia di prevenzione dei rischi di incidente rilevante (D.Lgs 105/2015), la FSRU si configura come attività di soglia superiore: sono previste, infatti, quantità di gas naturale (80.000 t) superiori alle soglie (200 t) della colonna 3 della tabella della parte 2 dell’Allegato 1 del D.Lgs 105/2015 (si veda riga 18 di tale tabella comprendente anche gas naturale).

Oltre al gas naturale è prevista la presenza di altre sostanze classificate come pericolose secondo i criteri del D.Lgs 105/2015 e cioè:

- gasolio (Marine Gasoil MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzato sia a bordo del FSRU che in banchina a servizio del generatore di emergenza e delle motopompe antincendio

- olio combustibile (HFO RMG 380 - ISO 8217-2010) e Marine Diesel Oil (MDO ISO8217: 2010, DMB) utilizzati a bordo della FSRU come combustibili
- ipoclorito di sodio, utilizzato come antivegetativo nel trattamento dell'acqua di mare necessaria alla vaporizzazione del GNL e altri impieghi

In data 29.09.2022 si è riunito il CTR per l'istruttoria riguardante il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp); non è ancora stato pubblicato l'esito della riunione.

3.1.3 Il D.Lgs 105/2015 e i porti

L'art. 3, comma 2 c) del D.Lgs 105/2015 esclude dall'ambito di applicazione del decreto la movimentazione di sostanze pericolose in acque marittime ("*...trasporto di sostanze pericolose per idrovia interna e marittima o per via aerea, comprese le attività di carico e scarico e il trasferimento intermodale presso le banchine, i moli...*").

L'art.33 del D.Lgs.105/2015 ha abrogato il D.M. 293/2001, applicabile ai porti industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti, e conseguentemente ha rimosso l'obbligo di redazione del Rapporto di Sicurezza Portuale da parte dell'Autorità Portuale / Capitanerie di Porto che copre anche l'ambito degli incidenti rilevanti nelle acque portuali.

L'art. 33 è stato ed è oggetto di discussione e critiche motivate. In ogni caso, varie Autorità Portuali, nonostante l'abrogazione del D.M. 293/2001, continuano ad avvalersi e a tenere aggiornato il Rapporto di Sicurezza Portuale quale strumento efficace di prevenzione dei rischi, valutazione di compatibilità delle attività con la realtà territoriale e pianificazione delle emergenze in area portuale.

In ogni caso, la norma tecnica UNI EN ISO 20257 richiede che le valutazioni estese al bacino portuale, in cui si prevede di installare la FSRU, siano sviluppate già in fase di studio di fattibilità per stabilire se l'area prescelta sia idonea.

3.1.4 Prevenzione incendi e rischi di incidente rilevante

Per ciò che concerne la prevenzione incendi, che è strettamente legata alla prevenzione degli incidenti rilevanti, vale quanto previsto dall'Allegato L del D.Lgs 105/2015. I processi e l'attività di deposito di GNL, in quanto rientranti nel campo di applicazione e nelle definizioni di impianti e depositi del D.Lgs 105/2015, sono valutate nell'ambito delle istruttorie del CTR sopra richiamate; l'altra attività relativa al nuovo tratto di gasdotto, che non rientra nel campo d'applicazione del D.Lgs 105/2015, è assoggettata all'istanza di esame progetto del DPR 105/2015, secondo le modalità del D.M. 07.08.2012 (decreto attuativo del regolamento di prevenzione incendi).

Nel progetto FSRU e connessione alla rete nazionale gasdotti, per il metanodotto è stata predisposta la *Relazione Tecnica per l'Esame del Progetto* (documento REL-PERM-E-00100) specificamente riferita all'attività 6.2.B, reti di trasporto distribuzione gas infiammabili con pressione superiore a 24 bar, dell'Allegato III del D.M. 07.08.2012.

3.2 FSRU NEL PORTO DI PIOMBINO: UN CASO SINGOLARE E SENZA PRECEDENTI ANALOGHI

3.2.1 FSRU di Piombino a confronto con le tipologie prevalenti di ubicazione di rigassificatori in Europa

Già nelle note del 05.08.2022 e del 15.09.2022 si è evidenziato che due fattori assegnano al progetto del FSRU una specifica peculiarità che ha un peso considerevole ai fini della sicurezza:

- a) la presenza di un complesso impiantistico, comprendente un deposito di GNL e un impianto di rigassificazione in area portuale, che, sebbene galleggiante (FSRU), mal si configura come off-shore, non trovandosi in mare aperto ma permanentemente ormeggiato in una banchina del Porto
- b) la natura distintiva del porto di Piombino (fino ad oggi, almeno), come nodo vitale per i collegamenti con l'arcipelago Toscano e fortemente interessato da intenso traffico (traghetti passeggeri, navi per trasporto merci, movimentazioni associate alla logistica dell'acciaieria, ecc.)

In Europa la quasi totalità degli impianti di stoccaggio e rigassificazione di GNL in aree portuali sono del tipo on shore (vedi figura 1); le figure 2 e 3 mostrano il caso di Barcellona e quello di Oristano, dove gli impianti sono fissi e le sole unità galleggianti sono le navi gasiere che periodicamente arrivano in porto per approvvigionare o caricare GNL.

L'unica eccezione in Europa si segnala in Lituania, a Kepleda; altri due impianti galleggianti si trovano in Turchia (Aliaga e Dörtyol). Si tratta, comunque, di aree portuali molto diverse da quella di Piombino (si vedano le figure 4, 5 e 6): la collocazione della FSRU in accosto permanente alla banchina Est del Porto di Piombino ne fa un sostanziale impianto on-shore.

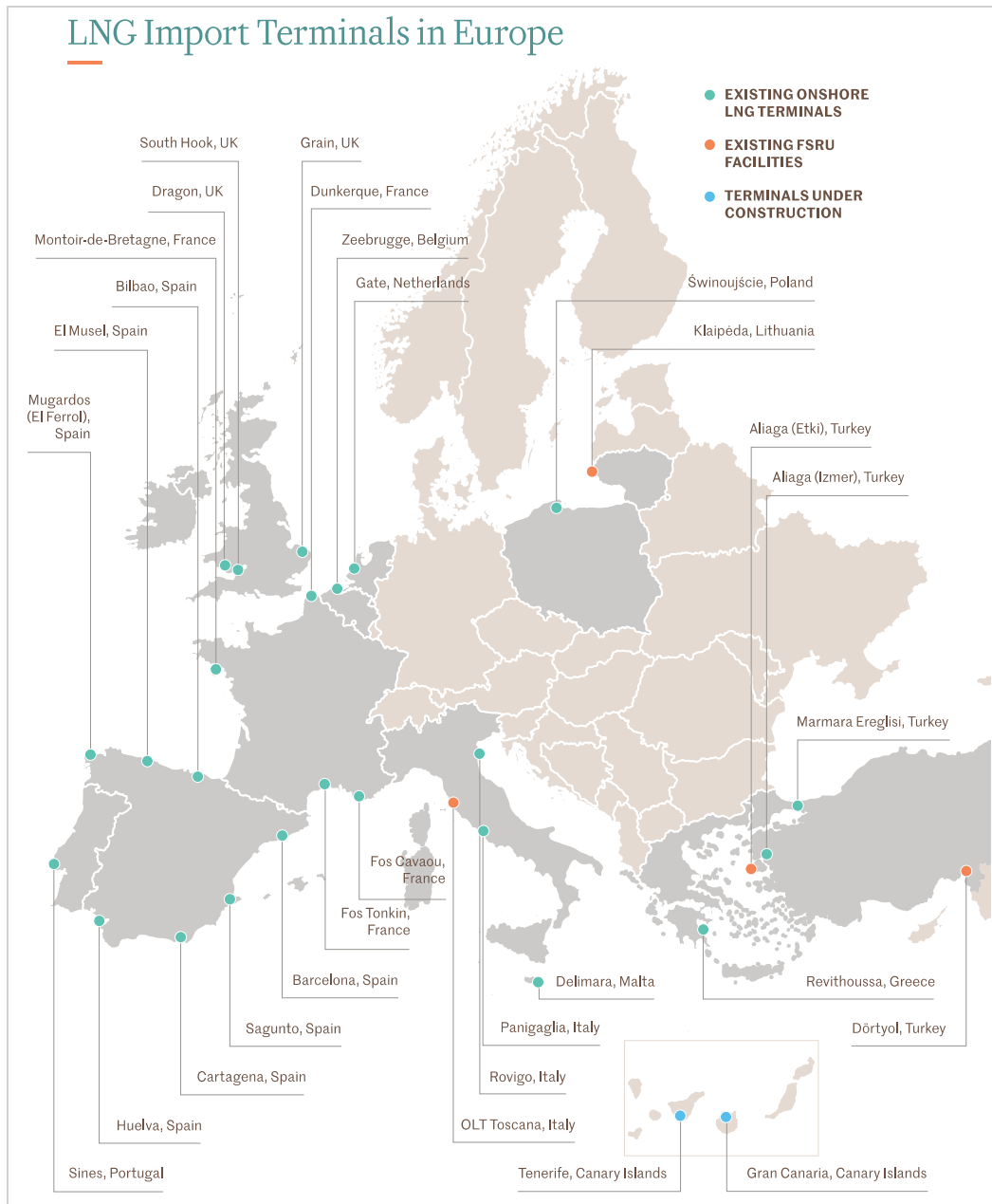


Figura 1: Mappa dei rigassificatori in Europa (fonte King & Spalding)



Figura 2: Deposito e rigassificazione di GNL in terraferma a Barcellona con nave gasiera in fase di carico/scarico



Figura 3: Oristano - Rigassificatore in terra ferma e nave gasiera attraccata che scarica GNL



Figura 4: FSRU nell'area portuale di Klepeida, in Lituania

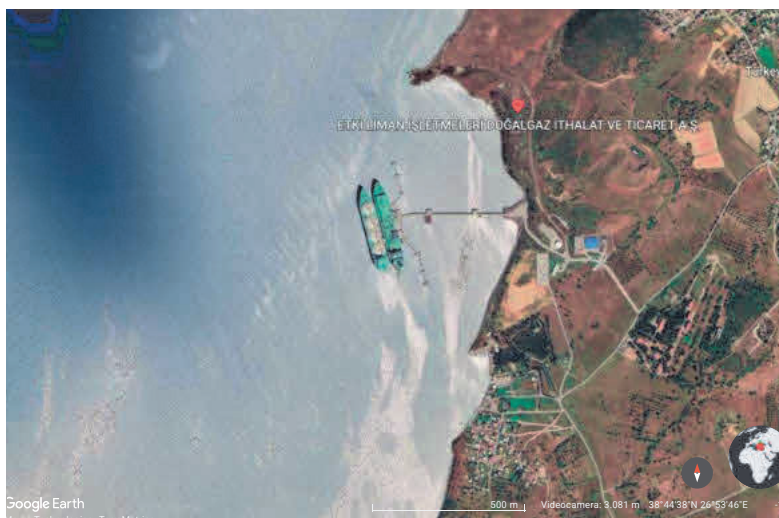


Figura 5: FSRU di Aliaga (Etki) in Turchia



Figura 6: la situazione prevista a Piombino con FSRU in banchina

3.3 LE NORME TECNICHE APPLICABILI

Nella precedente nota del 15.09.2022 abbiamo segnalato come la peculiarità della collocazione prevista per la FSRU reclamasse l'assunzione della UNI EN 1473:2021 fra i riferimenti normativi da adottare; tale norma fornisce anche criteri di accettabilità del rischio. Si osservava, inoltre, l'opportunità di elaborare un'analisi di sicurezza dell'intero bacino portuale, recuperando l'approccio dei Rapporti Integrati di Sicurezza Portuali.

In risposta a queste osservazioni, SNAM FSRU dichiara che, sebbene la FSRU non rientri nel campo d'applicazione della CEN-EN 1473, i livelli di sicurezza adottati sono equivalenti a quelli richiesti dalla norma in questione e sono riconosciuti dalle certificazioni citate al paragrafo C.7.1.2 del RdSp, alle quali rimandano.

SNAM FSRU aggiunge che, *“in merito al confronto tra norma CEN - EN 1473 e progettazione del Terminale”, “la norma citata è stata utilizzata per la progettazione delle installazioni in banchina, che rientrano nel suo campo di applicazione: ad esempio la cortina d'acqua antincendio è stata dimensionata utilizzando come portata specifica 70 lpm/m”*.

Non sono state dichiarate specifiche valutazioni riferibili alla norma citata, relative ai criteri di scelta della posizione dell'attracco della FSRU rispetto al contesto dell'area portuale o all'adeguatezza della banchina di attracco rispetto alla praticabilità di azioni efficaci in risposta ad emergenze e all'accessibilità di mezzi di soccorso; l'analisi di questi problemi viene richiesta dalla UNI EN 1473 già nella fase concettuale del progetto.

Il problema della pertinenza delle norme tecniche si supera certamente citando la UNI EN ISO 20257, parti 1 e 2 (vedi riferimenti [5] e [6] al paragrafo 3.2), nel cui campo d'applicazione, senza alcun dubbio, rientra la FSRU Golar Tundra. La citata norma, infatti, riguarda “Installazioni ed equipaggiamenti per il gas naturale liquefatto”; la parte 1, edizione 2020, è relativa alla “Progettazione di installazioni di GNL galleggianti” e la parte 2, edizione 2021, è relativa alle “Questioni specifiche delle FSRU”.

Il Rapporto di Sicurezza preliminare (RdSp), al C.7.10.1.1, evidenzia l'alta affidabilità dei logic solver per i sistemi ESD e F&G che avranno SIL 3 secondo i requisiti della ISO 20257; nel RdSp non ci sono altri richiami espliciti a tale norma.

Limitandosi a considerare solo alcuni aspetti e requisiti fondamentali della UNI EN ISO 20257, si segnalano:

- i criteri di accettabilità del rischio, indicati nell'Annesso A.4 e riassunti nella figura 7, che si possono assumere quando non sono disponibili criteri definiti dalle regolamentazioni locali
- la richiesta di valutare l'idoneità dell'ubicazione del sito nel confronto fra le varie opzioni ipotizzabili, già in fase di studio di fattibilità, e particolarmente quando l'installazione è prevista in aree portuali; la valutazione deve tenere accuratamente conto della densità del traffico marittimo, dei risultati degli studi di manovrabilità, in relazione, in particolare, alle partenze di emergenza, oltre che degli effetti ambientali.

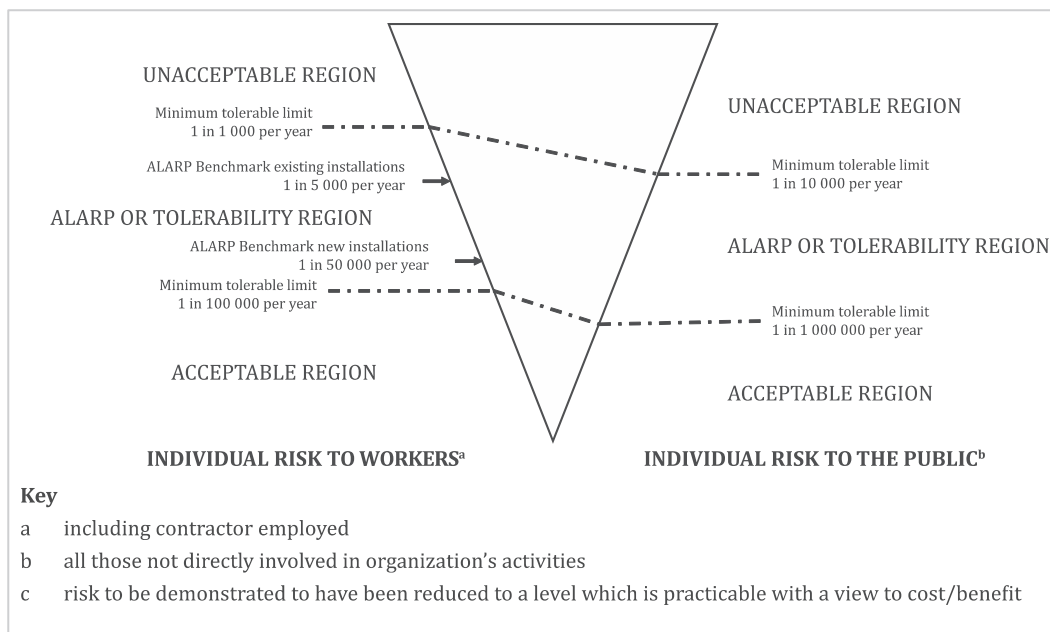


Figura 7: UNI EN ISO 20257-1. Criteri di accettabilità del rischio

3.4 FSRU E GESTIONE DELL'AREA PORTUALE

Adottando l'approccio della **UNI EN ISO 20257** è necessario, pertanto, affrontare, già durante lo studio di fattibilità, tutti i problemi che incidono sull'operatività dell'area portuale e sono vincolanti ai fini della gestione di emergenze, senza rinviarli alle fasi conclusive dei processi autorizzativi.

Né, tanto meno, è possibile rimandare le soluzioni alla stesura del Piano di Emergenza Esterno (PEE), che il Prefetto (art. 21 del D.Lgs 105/2015, comma 5) redige "entro due anni dal ricevimento delle informazioni necessarie da parte del gestore". Nelle considerazioni delle pagine che seguono, risulterà estremamente probabile, se non certo, che le valutazioni d'interesse per pianificare emergenze nell'intero bacino portuale possono determinare forti limitazioni dell'esercizio del porto, fino a modificarne la funzionalità attuale.

Anche sulle base delle precedenti considerazioni, si ribadisce, come già osservato nella precedente nota del 15.09.2022, quanto sia essenziale affrontare la valutazione dei rischi di incidenti rilevanti indotti dalla FSRU e la sicurezza dell'intero porto in termini di studio di rischio integrato dell'intera area portuale.

SNAM FSRU Italia, nel documento REL-VDO-E-00045 di SNAM, "Risposta alle osservazioni interdisciplinari sul progetto" dello scorso 04.10.2022, dichiara la disponibilità a fornire le eventuali informazioni integrative necessarie, secondo le autorità competenti, per la predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza che era previsto dall'abrogato Decreto Ministeriale n° 293 del 16/05/2001.

L'Autorità Portuale, dal canto suo, con la comunicazione del 19.09.2022, ribadisce come, con l'abrogazione del D.M. 293/2001 "sia venuto meno l'obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale posto in capo alle Autorità Portuali o alle Capitanerie di Porto" e, richiama il

comma 9 dell'art. 22, D.Lgs. n. 105/2015, *che stabilisce che ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all'articolo 21 (approvato dal Prefetto). A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto e non, dunque, dall'Autorità di Sistema portuale*". Ciò, come già segnalato all'inizio del presente paragrafo, significa affrontare in ritardo problemi che secondo la norma tecnica applicabile (UNI EN ISO 20257) dovrebbero essere risolti durante lo studio di fattibilità. Rimandarli alla fase di stesura del piano di emergenza esterna, dopo l'avvio dell'esercizio della FSRU, significa posticiparne le soluzioni fino a due anni dopo l'autorizzazione all'esercizio del rigassificatore (cioè appena un anno prima della fine presunta della permanenza autorizzata dell'impianto nel porto!). Una simile procedura, oltre a determinare un pericoloso vuoto di norme da attuare in caso di emergenza, può, verosimilmente, può imporre determinazioni che stravolgono l'identità del Porto di Piombino, non dichiarate all'atto dell'autorizzazione dell'impianto.

Fin da ora è doveroso definire i provvedimenti che si intendono adottare nel Porto in caso di emergenza e per condizioni meteo avverse, anomalie, avarie, manovre errate o difficoltose, incidenti e rilasci accidentali.

3.5 RISCHI DI MOVIMENTAZIONE IN PORTO – RAPPORTO CETENA

In risposta alle richieste del CTR sul rischio da fonti mobili è stato fornito il **rapporto CETENA "Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino"** che ha valutato le manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier, tenendo conto del traffico di un'unità tipo traghetto.

Lo studio CETENA non indica esplicitamente le frequenze di traffico, dichiara che i dati sulle condizioni d'onda provengono da uno studio fornito dal Cliente, senza ulteriori precisazioni, e che i dati sull'intensità del vento e corrente sono stati assunti secondo indicazioni dei piloti, senza altri dettagli sulle fonti di dati.

Nelle simulazioni dello studio CETENA sono state principalmente assunte movimentazioni notturne delle navi gasiere, proprio in considerazione della criticità di movimenti diurni in condizioni intenso traffico. Il riconoscimento della criticità di transito diurno delle gasiere evidenzia come sia necessario definire, fin da ora, quale debba essere la regolamentazione del porto con la FSRU in esercizio e quali vincoli dovranno necessariamente essere imposti alla navigazione durante le operazioni di avvicinamento, accostamento, scarico e partenza delle navi gasiere. In tema di rigorose e stringenti norme di sicurezza in presenza di FSRU, peraltro in mare aperto e, quindi, in assenza di esposizione a rischio di attività portuali e comunità urbane, non si può non tener conto delle ordinanze che impongono aree estese di interdizione e limitazione della navigazione, quali l'Ordinanza n.6/2014 della Capitaneria di Porto di Livorno Regolamento delle attività del terminale rigassificatore FSRU Toscana, l'Ordinanza n.63/2008 della Capitaneria di Porto di Chioggia con il Regolamento di sicurezza e di polizia marittima del terminale marino Adriatico LNG e la Circolare IMO n° SN1/Circ 257 del 11.12.2006 "*Routeing measures other than traffic separation schemes*".

Sono state considerate la configurazione del porto e quella con nuovo progetto della banchina Ovest. Riguardo a tale progetto, non ci si può esimere dall'evidenziare che il cantiere per realizzarlo incrementa significativamente i livelli di rischio dell'area portuale, essendo difficilmente compatibile con la FSRU in esercizio; in nessun documento questo problema risulta affrontato.

Le simulazioni CETENA hanno evidenziato la sussistenza di **manovre critiche, non riuscite o riuscite al limite** e, precisamente:

- **manovra riuscita al limite** identificata come **M130**, ingresso LNG carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, manovra svolta simulando una rotazione e incremento progressivo del vento, che da 10kN cresce a 20 kN, 25 kN, 30 kN, 35 kN, e concomitanti rotazioni della provenienza del vento
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E010**: ingresso LNG carrier, avaria rimorchiatore, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 45-135° 15-30 kN
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E040**: uscita LNG carrier ed FSRU in avaria ed emergenza, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN,
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B010**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua passa a distanza molto ravvicinata dalla FSRU, appena 11 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B011**: ingresso Bulk Carrier, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 25 kN; la prua della nave passa a 30 m dalla FSRU ma si incaglia a poppa; spazi di manovra ridotti
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B040**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 270° 25 kN; distanza minima tra la prua e la FSRU è circa 12 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B060**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN; la nave transita con un angolo di deriva elevato tra la LNG Carrier e il basso fondo. Il rimorchiatore voltato a prua non ha molto spazio per operare. La distanza minima tra la prua della bulk carrier e la LNG Carrier è inferiore a 10 m
- **manovra non riuscita** identificata come **B061**: ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN, la nave tocca il bassofondo a poppa. La manovra viene continuata e la nave arriva in banchina. Il rimorchiatore a prua non ha lo spazio di lavorare, al fine della manovra dovrebbe lavorare molto angolato, ma lo spazio risulta inferiore al necessario per farlo
- **manovra riuscita al limite** identificata come **B062** (ripetizione della B061 provando l'accosto con la dritta in banchina.): ingresso Bulk Carrier con LNG Carrier presente, banchina Ovest in configurazione attuale, vento Nord 135° 15 kN. ripetizione della manovra B061. La manovra inizia con la nave già ruotata all'interno del bacino portuale, pronta per procedere in marcia

addietro verso l'accosto; gli spazi risultano insufficienti e la nave si incaglia con la prua sul bassofondo

- **manovra non riuscita** identificata come **D010**: ingresso LNG carrier, vento Nord 180° 15 kN, con nuova banchina Ovest in progetto
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E090**: LNG carrier presente, vento Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax con timone in avaria, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna" del Dipartimento della Protezione Civile)
- **manovra riuscita al limite** identificata come **E100**: LNG carrier presente, vento Nord 225° 25 kN, banchina Ovest in configurazione attuale, RoPax in black out, fondo e arresto a 300 m dalla LNG carrier, cioè entro l'area interessata da lesioni irreversibili del Flash Fire associato all'ipotesi incidentale 3 R e, quindi, nella "zona di danno" così definita nella "Linea Guida per la predisposizione del Piano di Emergenza Esterna " del Dipartimento della Protezione Civile)

Su 39 manovre simulate, 4 manovre non sono riuscite e 8 manovre sono riuscite al limite. Le condizioni meteo più gravose ipotizzate assumono velocità del vento di 35 kN. Il recente evento verificatosi il 18 agosto scorso, con raffiche di vento a circa 140 km/ora (circa 76 kN), peraltro indicativo di fenomeni che tendono a riproporsi con frequenza crescente, pone la necessità di valutare gli effetti di condizioni meteo climatiche avverse particolarmente severe sulla movimentazione e sulla presenza di navi gasiere in porto oltre che sulla sicurezza della FSRU.

SNAM FSRU nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 riconosce i limiti di manovrabilità emersi dallo studio CETENA e si rimette alle decisioni dell'Autorità marittima in merito alle autorizzazioni di transito e operabilità del LNG Carrier.

Il ripetersi di fenomeni climatici particolarmente critici sollecita, inoltre, la rivalutazione dello "sloshing" (movimento del pelo libero di un liquido all'interno del serbatoio) che il proponente ha considerato trascurabile (si veda la risposta 3.12 del documento REL-VDO-E-00026 fornita a tal proposito alla specifica richiesta del CTR), verificando se la protezione delle dighe portuali sia sufficiente a renderlo trascurabile anche in condizioni estreme.

La richiesta del CTR riguardante il Rischio di fonti mobili comprendeva la fornitura di studi sulla valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto con analisi probabilistica e deterministica (frequenze e magnitudo): l'integrazione non fornisce questo tipo di valutazione. Su tale tema, infatti, il proponente ha reso disponibile solo lo studio CETENA, che è centrato sulla "manovrabilità" di gasiere, FSRU, bulk carrier nel porto ma non è finalizzato a stimare la probabilità dell'errore di manovra o gli effetti di urti e collisioni; non sono state prodotte altre valutazioni relative a frequenze di urti e collisioni e relative conseguenze.

In risposta alle richieste del CTR di analisi dei rischi in fase di accosto della gasiera (Shuttle Carrier) e connessione con la FSRU, è stata prodotta un'analisi HAZID che si compone di due Worksheet.

Nel primo dei due Worksheet, in relazione a condizioni meteo con forte intensità di vento e moto ondoso, gli estensori dell'analisi raccomandano una preventiva simulazione di manovrabilità. SNAM FSRU non precisa quando e come sarà svolta tale simulazione.

SNAM FSRU enfatizza la disponibilità di procedure articolate e rigorose (procedura di ormeggio "Mooring operation manual vs LNG carriers - Allegato 2", procedure operative del documento STS 200 del 26/11/2021) che coinvolgono gli equipaggi della FSRU e della Nave Shuttle e l'importanza dell'analisi di rischio, continuamente aggiornata, effettuata fra tutte le parti coinvolte. È quanto meno opportuno richiamare i punti di forza di tali procedure che dimostrano l'effettiva efficacia della Mooring operation manual vs LNG carriers e indicare con quali modalità viene eseguita l'analisi di rischio, chi la promuove (gestore FSRU?), con quale frequenza avvengono gli aggiornamenti.

Non sono state fornite informazioni sulle procedure di disormeggio e allontanamento della LNG Carrier sebbene tali manovre debbano essere effettuate in caso di emergenza, come richiesto dalla UNI EN ISO 20257.

3.6 ANALISI HAZOP RICHIAMATA NEL RDSP

Sia il Rapporto Preliminare di Sicurezza sia le integrazioni (documento REL-VDO-E-00026) prodotte per soddisfare le richieste del CTR sia il documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 non chiariscono le ragioni per cui è stata presentata un'analisi HAZOP relativa ad una nave diversa dalla Golar Tundra, anche se dichiarata gemella, sebbene sia la Golar Tundra la FSRU sottoposta alla procedura di NOF.

In risposta alle richieste del CTR sono resi disponibili e messi a confronto alcuni schemi delle due navi (in qualche particolare le figure fornite presentano differenze; per esempio, linee in uscita da "REGAS Skid 3).

Gli schemi forniti non comprendono l'unità di produzione dell'ipoclorito né depositi e utilizzi dei combustibili impiegati per i servizi (olio combustibile, marine gasoil, marin diesel).

L'analisi HAZOP deve riguardare specificamente il progetto FSRU Golar Tundra.

L'analisi di rischio per l'identificazione delle ipotesi incidentali, condotta con tecnica HAZOP o altra metodologia, dev'essere estesa a tutte le unità in cui sono presenti sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs 105/2015.

3.7 TRATTAMENTI ANTIVEGETATIVI DELL'ACQUA DI MARE: RILASCI DI SOSTANZE PERICOLOSE PER L'AMBIENTE ACQUATICO

Al par. B.3.2.11.3 (pag. 54/230 del Rapporto Preliminare di Sicurezza) si prevede che "La FSRU sia dotata di un sistema di produzione di ipoclorito di sodio attraverso il processo di **elettrolisi dell'acqua di mare**".

Dall'elettrolisi dell'acqua di mare ci si può attendere la formazione di Cl₂, (da assorbire successivamente in soluzione salina per produrre ipoclorito) e la formazione di H₂. Non sono

disponibili dati e informazioni ulteriori sull'impianto, sul processo, su eventuali sfiati di idrogeno e loro collocazione. L'impianto non è nemmeno oggetto di valutazione nel Metodo a Indici.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU scrive che *“il sistema per la produzione di ipoclorito di sodio sfrutta il principio dell'elettrolisi dell'acqua di mare, producendo ipoclorito di sodio in “situ” da immettere direttamente nel sistema idrico”* .

Di questo impianto, tuttavia, si continua a non fornire una descrizione dettagliata, uno schema di processo, un layout che consenta di apprezzarne la posizione sulla FSRU e il suo ingombro.

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 si aggiunge che *“Il sistema descritto produce ipoclorito di sodio senza accumulo ed in quantità ben al di sotto dei limiti previsti alla colonna 3 della parte 1 o alla colonna 3 della parte 2 dell'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015. Non essendo pertanto previste quantità di interesse di ipoclorito di sodio, non è tecnicamente sensato ipotizzare rilasci significativi di tale sostanza”*. La quantità di ipoclorito dichiarata nel RdSp è 61,2 tonnellate che corrispondono a circa il 30% della soglia superiore della categoria di pericolo a cui appartiene la sostanza.

3.8 VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 1R

In relazione **all'evento 1R** e, in particolare, alla durata degli scarichi di GNL da Shuttle carrier verso FSRU, è stata prodotta un'integrazione correttiva che conferma e precisa che:

- la singola operazione di trasferimento di GNL verso FSRU dura per 21 ore
- il numero di operazioni annue è 75
- il tempo impegnato in un anno per tali operazioni è stimato in 1600 ore

Nell'integrazione, inoltre, sono stati smentiti i ratei di guasto dichiarati nel Rapporto Preliminare di Sicurezza per la rottura parziale e la rottura totale delle manichette (rispettivamente $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora e $4,00 \cdot 10^{-6}$ occ/ora (acquisiti da tabella 3.19 del TNO Purple Book ed. 2005) e si è dichiarato che sono stati utilizzati valori più appropriati al caso in esame e precisamente $6 \cdot 10^{-4}$ occ/trasbordo (Leak arm-gas tanker) e $6 \cdot 10^{-5}$ occ/trasbordo (Full bore-gas tanker) acquisiti dalla tabella 3.21 del TNO Purple Book ed. 2005.

In base ai dati aggiornati, considerando l'esercizio di 4 manichette in 75 operazioni annue, risulta che:

- la frequenza nel caso di “leak arm-gas tanker” è $1,8 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-4}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)
- la frequenza nel caso di “full bore-gas tanker” è $1,8 \cdot 10^{-2}$ occ/anno ($6 \cdot 10^{-5}$ eventi/trasbordo x 75 trasbordi x 4 manichette)

Le frequenze associate all'ipotesi incidentale 1R diventano sensibilmente superiori rispetto a quelle riportate nel Rapporto Preliminare.

In base ai **criteri COMAH** richiamati al C4.1.1.3 (pag. 113/230) del Rapporto Preliminare di Sicurezza, **l'ipotesi 1R** ha una classificazione più critica rispetto a quella riportata, risultando "**probabile**" e non "abbastanza probabile".

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022 SNAM FSRU sostiene che la frequenza di rottura della manichetta per operazione non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in esercizio. Il dato di rateo di base di letteratura è espresso in occasioni/trasbordo e riferito a una singola manichetta; l'assunzione di SNAM FSRU non può essere accettata.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

3.9 VALUTAZIONE DELLA FREQUENZA DELL'IPOTESI INCIDENTALE 10R

In relazione **all'evento 10R**, appare contraddittoria la valutazione delle frequenze rispetto ai dati di base assunti.

Nella tabella 53 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (riportata nel seguito) si indica come fonte di letteratura il TNO Purple Book ed. 2005, tabella 3.19, in cui i dati sono espressi in occ/ora; nella successiva tabella 54 del Rapporto Preliminare di Sicurezza (anch'essa riportata nel seguito) gli stessi dati numerici vengono espressi in occ/anno e, a partire da essi, si sviluppano i calcoli successivi con risultati che appaiono oggettivamente impropri.

Item	Riferimento	Rottura parziale	Rottura totale
		occ/ore	occ/ore
Rottura manichetta pressurizzata	TNO Purple Book Ed. 2005	$4,00 \cdot 10^{-5}$	$4,00 \cdot 10^{-6}$

Tabella 53: Ratei di guasto da letteratura

Ipotesi	Frequenza rottura					f utilizzo	λ_{finale}
	Riferimento	occ/anno per item	n. item	occ/anno	occ/h	h/anno	occ/anno
10R - Manichette flessibili ad alta pressione di scarico da FSRU a metanodotto onshore	Perdita significativa	$4,00 \cdot 10^{-5}$	4	$1,60 \cdot 10^{-4}$	$1,83 \cdot 10^{-8}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-4}$
	Rottura totale	$4,00 \cdot 10^{-6}$	4	$1,60 \cdot 10^{-5}$	$1,83 \cdot 10^{-9}$	8760	$1,60 \cdot 10^{-5}$

Tabella 54: Determinazione della frequenza di accadimento dell'ipotesi incidentale

Specificamente e coerentemente con le unità di grandezza delle fonti:

- se il dato di letteratura è $4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora (rottura parziale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è $3,50 \cdot 10^{-1}$ occ/anno ($4,00 \cdot 10^{-5}$ occ/ora x 8760 ore)

- o con 4 manichette in esercizio la frequenza è 1,4 occ/anno (3,50x10⁻¹ occ/anno x 4 manichette)
- se il dato di letteratura è 4,00*10⁻⁶ occ/ora (rottura totale) e 8760 sono le ore d'esercizio annuale:
 - o la frequenza annua per singola manichetta è 3,50x10⁻² occ/anno (4,00*10⁻⁶ occ/ora x 8760 ore)
 - o con 4 manichette in esercizio la frequenza è 1,4x10⁻¹ occ/anno (3,50x10⁻² occ/anno x 4 manichette)

Le probabilità di rilascio dalle manichette di trasferimento verso il gasdotto crescono significativamente rispetto a quanto riportato nel Rapporto Preliminare di Sicurezza; in base ai **criteri COMAH, l'ipotesi 10R** non è più "abbastanza probabile" e diventa "**probabile**" (circa 1 caso all'anno per la rottura parziale delle manichette e circa 1 caso ogni 10 anni per la rottura totale delle manichette).

Nel documento REL-VDO-E-00045 del 04.10.2022, SNAM FSRU sostiene che "Il rateo di guasto utilizzato per la valutazione della frequenza, espresso in occ/operazione e relativo ai trasferimenti via mare (Gas tanker, semigas tanker - bracci di carico), considera l'evento di rottura di una singola manichetta e pertanto si ritiene che la frequenza calcolata non debba essere moltiplicata per il numero di manichette in uso". Si tratta di affermazioni oggettivamente improprie, dato che, nel RdSp per l'evento 10 R i ratei non sono mai espressi in occ/operazione e le manichette in esercizio continuo sono in numero di 4.

Secondo i criteri di accettabilità del rischio della UNI EN ISO 20257, i valori effettivi di frequenza dei rilasci possono determinare rischi individuali che si collocano nella regione di inaccettabilità (regione rossa in figura 8).

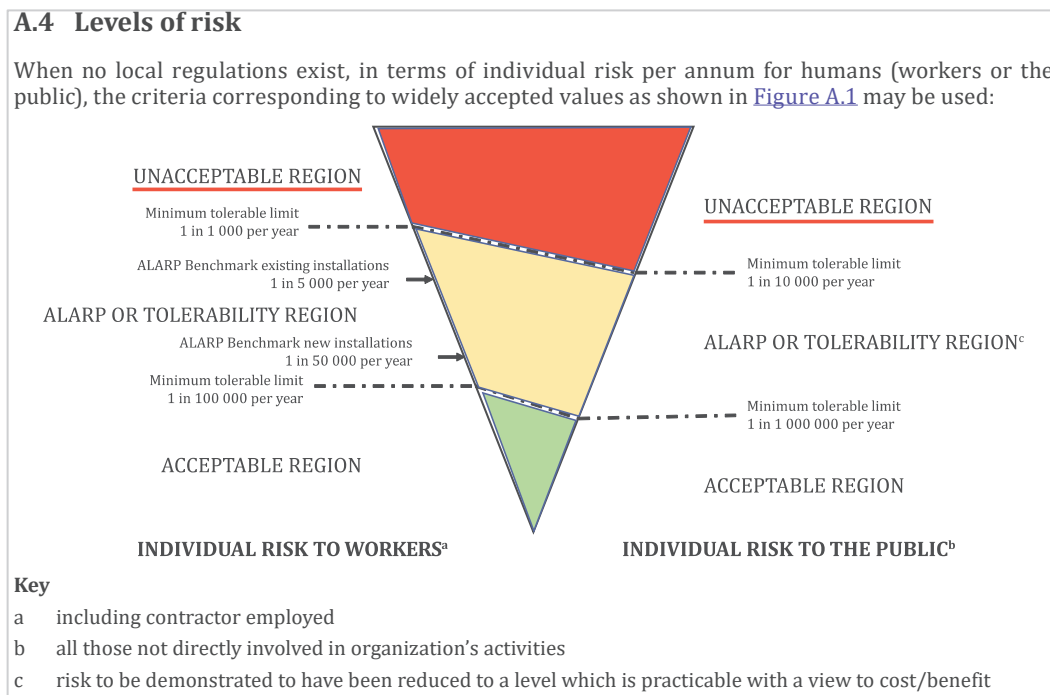


Figura 8: criteri di accettabilità del rischio da UNI EN ISO 20257

3.10 SCENARI INCIDENTALI, DISTANZE DI DANNO E PIANO DI EMERGENZA ESTERNO

L'elaborazione dei piani di emergenza esterna nei territori in cui sono presenti attività a rischio di incidente rilevante mette in primo piano la parte deterministica delle valutazioni dei rischi e, cioè, le distanze di danno; in relazione ad esse le linee guida predisposte dalla Protezione Civile tre zone di riferimento:

- Prima Zona o “Zona di sicuro impatto” caratterizzata dal raggiungimento di soglie di elevata letalità per le persone:
 - o 0,3 barg o 0,6 bar per spazi aperti nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 12,5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire, r
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori al limite inferiore di infiammabilità nel caso di nubi di vapori infiammabili (Flash Fire)
- Seconda Zona o “Zona di danno” caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni irreversibili:
 - o 0,07 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 5 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione interessata da concentrazioni non inferiori alla metà del limite inferiore di infiammabilità nel caso di nubi di vapori infiammabili (Flash Fire)
- Terza Zona o “Zona di attenzione” caratterizzata dal raggiungimento di soglie associate a lesioni reversibili:
 - o 0,03 barg nel caso di esplosioni di nubi non confinate di vapore (UVCE),
 - o 3 kW/m² per Pol Fire e Jet Fire,
 - o regione da definire caso per caso nel caso di nubi di vapori infiammabili (Flash Fire), di frequente assunta con estensione pari al doppio di quella della seconda zona.

Riguardo alla predisposizione del Piano di Emergenza Esterno per la FSRU, è particolarmente significativo lo scenario di Flash Fire associato all'evento incidentale 3R. La figura 9 mostra i perimetri delle aree di danno dei diversi scenari incidentali che possono essere originati.

La distanza che definisce la “Zona di danno” entro la quale le persone esposte possono subire lesioni irreversibili per effetto del flash fire interessa circa il 50% dell'accesso all'area portuale. In caso di Flash Fire, si prospetta, quindi, una grave situazione di emergenza non compatibile con natanti in transito, in ingresso e uscita dal porto, particolarmente rilevante se si considera la frequenza del passaggio dei traghetti che, in stagione estiva, è di uno ogni 4 minuti.

Appare evidente come la gestione di situazioni di emergenza di tale criticità non ammettano valutazioni rinviabili e debbano essere esaminate nella fase di studio di fattibilità del progetto, così come richiede, peraltro, la UNI ENI ISO 20257; inoltre, devono costituire un passaggio fondamentale del processo autorizzativo.

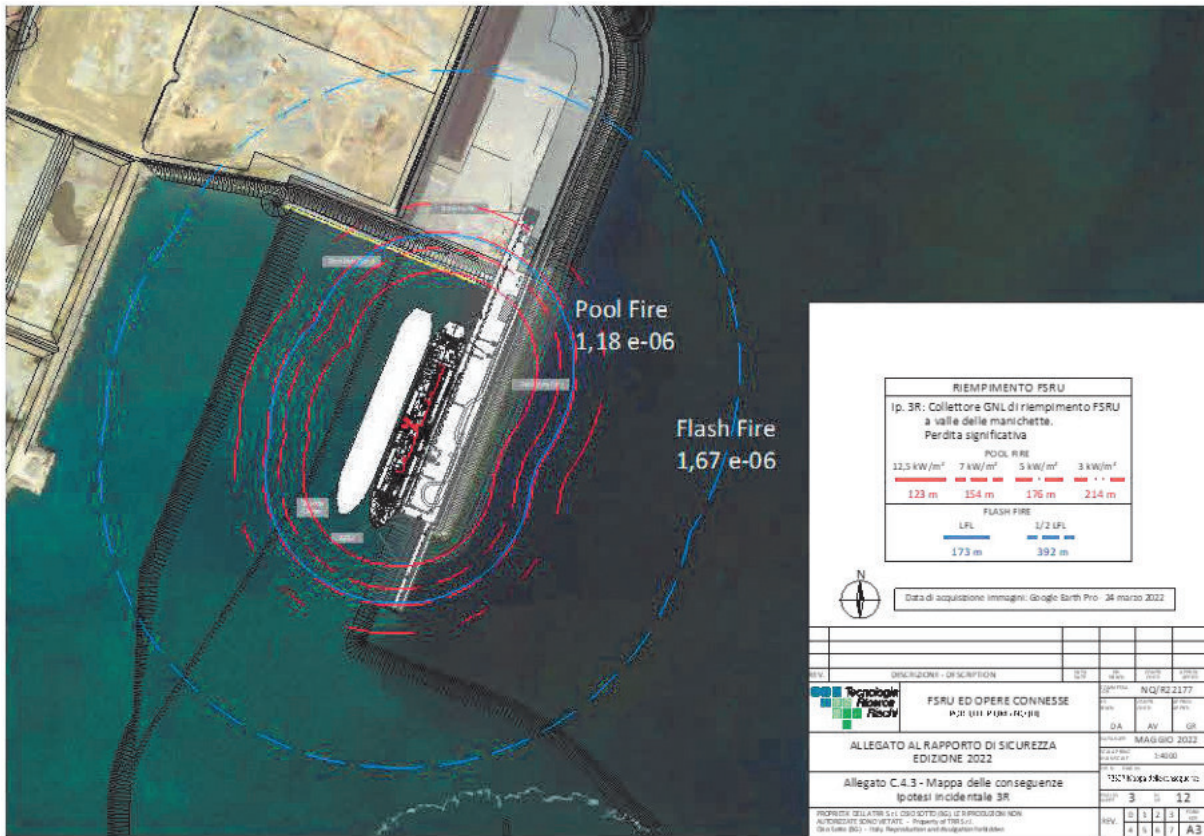


Figura 9

4. CONSIDERAZIONI SULLE MATRICI “SUOLO E SOTTOSUOLO” E “ACQUE SOTTERRANEE” IN MERITO AL PASSAGGIO DEL GASDOTTO SUL SIN N. 9 “PIOMBINO” (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)

Il tracciato del gasdotto di collegamento dalla nave FSRU alla Rete Nazionale Gasdotti interferisce con il SIN di Piombino, per circa 2,5 km con l’area a terra del SIN e per circa 1,7 km con la parte a mare. La rimanente parte, per una lunghezza di circa 4,7 km, si sviluppa su area agricola.

L’intero tratto, per una lunghezza complessiva di circa 9 km, risulta interrato, sia per la parte a mare che per la parte a terra, ad eccezione del primo tratto in banchina con percorrenza fuori terra (lunghezza 465 m).

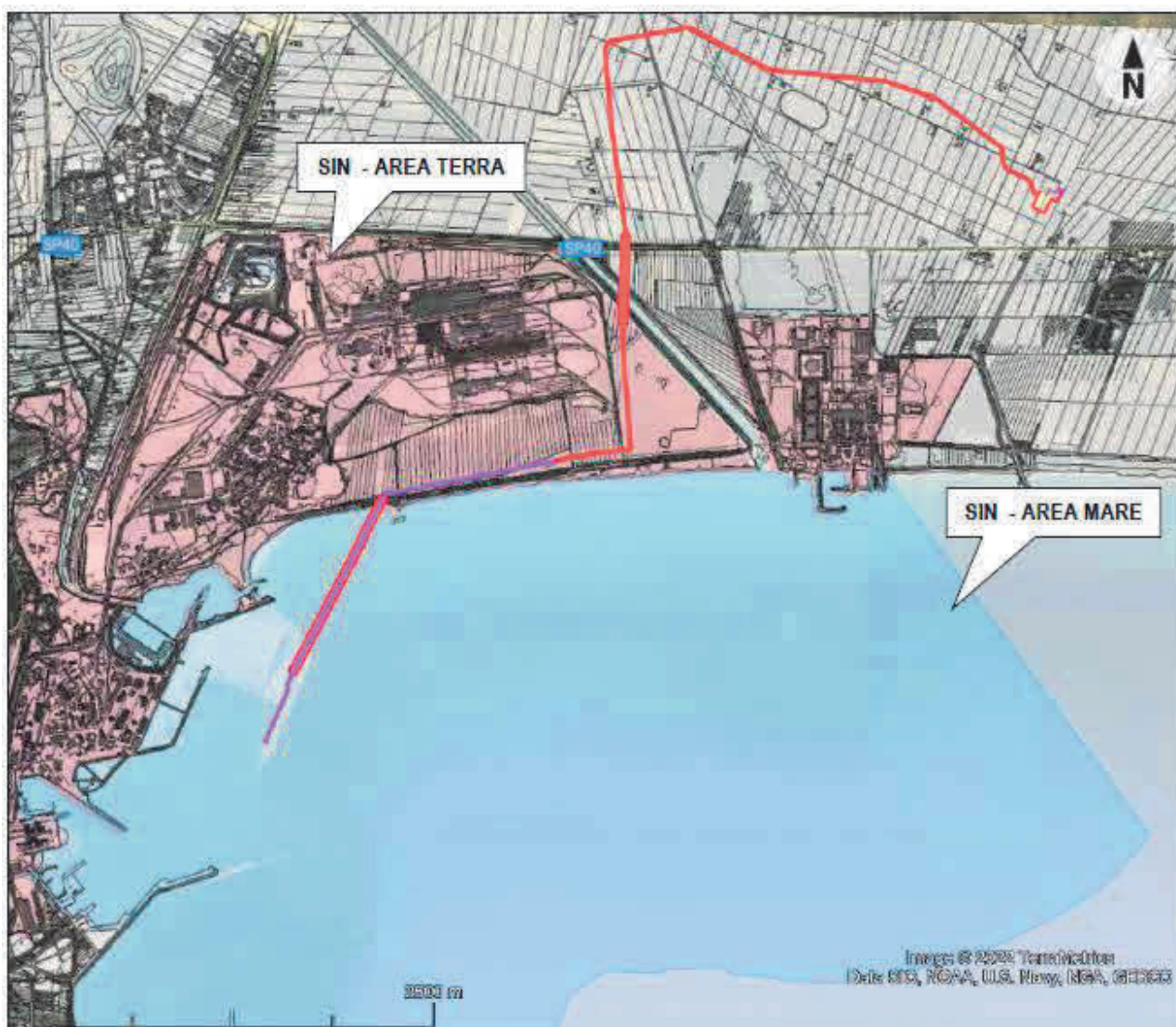


Figura 3-2: Interferenza tra SIN di Piombino ed opere in progetto

Lacune sostanziali nella trattazione e nel grado di approfondimento con il quale sono state affrontate le tematiche, sono invece state riscontrate nell’ambito della parte di tracciato

interferente con il SIN, soprattutto alla luce dell'accertato stato di compromissione ambientale del sito, con elevati livelli di contaminazione diffusa sia nei suoli che nelle acque di falda (secondo quanto dichiarato nella scheda del SIN 9 "Piombino" pubblicata nel portale del MITE).

In particolare, in base ai risultati delle indagini eseguite in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione, è stato rilevato:

- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA ed idrocarburi pesanti nei suoli (soprattutto nell'area dell'Ex Stabilimento Lucchini, compresa l'area in concessione demaniale che risulta interessata dal passaggio del tracciato del gasdotto per una lunghezza di circa 1,5 km);
- un elevato livello di contaminazione da Metalli, IPA, Alifatici Clorurati Cancerogeni e non cancerogeni, Organoalogenati, Idrocarburi totali espressi come n-esano e PCB nelle acque sotterranee;
- superamenti del Valore di Fondo Naturale dell'Arsenico, delle CSC col.A per Zinco ed Idrocarburi Pesanti nei sondaggi più prossimi al percorso del tracciato del gasdotto eseguiti nell'area Demanio 1 in sede di attuazione del Piano di Caratterizzazione;
- la presenza nei sedimenti marini antistanti le aree di proprietà e in concessione demaniale dell'ex stabilimento Lucchini SPA, delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche svolte storicamente nel sito.

Dall'ultimo aggiornamento sullo stato delle procedure per la bonifica dei terreni e delle acque di falda (febbraio 2019) emerge come le aree interessate dal passaggio del gasdotto non risultino ad oggi bonificate, essendo stata attuata la sola caratterizzazione.

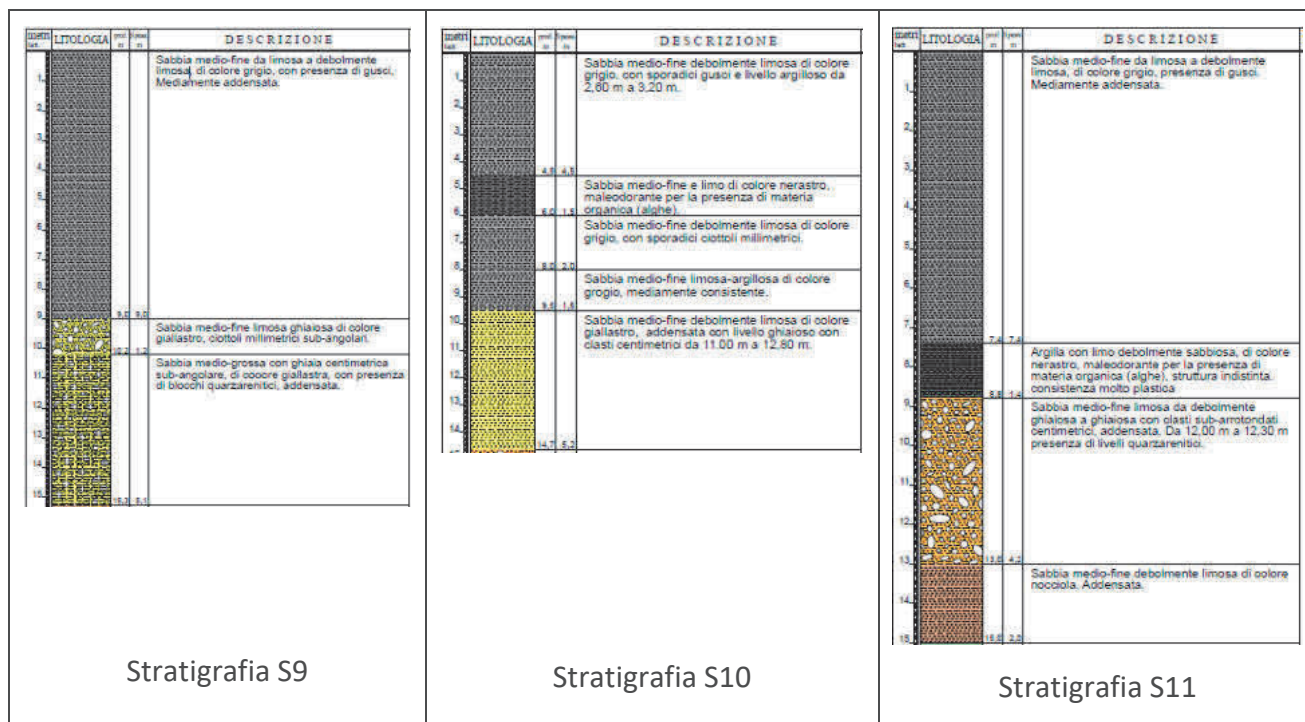
Data la grave situazione di inquinamento presente, si ritiene doverosa l'effettuazione di uno studio di valutazione dell'interferenza delle attività di scavo per la posa della condotta sullo stato di contaminazione del SIN in questione.

Impatti, la cui trattazione è stata trascurata a priori nello Studio Ambientale depositato dal Proponente (REL-SIA-E-00001), ed affrontata in modo fin troppo superficiale nella documentazione integrativa datata 30/08/202, nonché nuovamente trascurata nella recente documentazione di chiarimento depositata.

In particolare, non risultano valutati e/o affrontati con il dovuto grado di dettaglio e di attenzione:

- **gli impatti dell'attività di attraversamento mediante "Direct Pipe" sullo stato di contaminazione dei sedimenti marini e l'eventuale risospensione dei contaminanti nella colonna d'acqua conseguente alla seppur ridotta movimentazione dei sedimenti conseguente alla tecnologia di scavo adottata. Fenomeno che merita adeguata attenzione vista la vicinanza del punto di presa delle acque a servizio dell'impianto di itticultura (Agroittica Toscana) e la vicinanza con un tratto di spiaggia balneabile, nonché l'accertata presenza nei sedimenti delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche che venivano svolte nel sito.**

Data la natura litologica dei sedimenti attraversati ed il relativo grado di compattezza, come emerso dai sondaggi eseguiti dallo stesso Proponente, la spinta di perforazione, sebbene avvenga in profondità, potrebbe determinare la insorgenza di FESSURAZIONI con potenziale risospensione di composti inquinanti nella colonna d'acqua.



Aspetto completamente trascurato nella documentazione depositata.

– **Gli impatti dell'attività di scavo sullo stato di contaminazione delle acque sotterranee.**

Dalle misure piezometriche effettuate dal Proponente, i cui esiti sono riportati nella tabella che segue, è emerso come la falda, soprattutto nel tratto di tracciato parallelo alla linea di costa, sia estremamente superficiale, con profondità medie di circa - 0,5 m dal p.c. .

ID Punto d'acqua	Comune	Coord. X	Coord. Y	Distanza dal tracciato (m)	Quota topografica in corrispondenza delle letture del livello di falda (m s.l.m.)	Livello di falda da p.c (m)
P1	Piombino	42.953187	10.571602	30.0	0,60	- 0,76
P2	Piombino	42.954060	10.574497	12.0	0,65	- 0,40
P3	Piombino	42.954197	10.575944	35.0	0,68	- 0,30
P4	Piombino	42.954597	10.578083	47.5	0,70	- 0,35
P5	Piombino	42.955846	10.579250	49.0	0,95	-0,80
P6	Piombino	42.956127	10.580967	37.5	1,20	-0,30
P7	Piombino	42.956098	10.583113	47.0	1,35	-0,20
P8	Piombino	42.975886	10.602628	54.0	2,95	-

Ora, alla luce della profondità di scavo prevista per la posa del gasdotto

Tratto	Prof. scavo della trincea (m da p.c.)
Condotta DN 1200 - da PK 1+683 a PK 2+780 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	2,11
Condotta DN 650 - da PK 2+780 a PK 4+040 (area SIN a terra), copertura 0.9 m da p.c.	1,56
- da PK 4+610 a PK 8+863 (area esterna al SIN), copertura 1.5 m da p.c.	2,15

è evidente che l'acquifero, essendo molto superficiale, sarà intercettato dalle operazioni di scavo.

Ciononostante, lo stato di qualità delle acque sotterranee non risulta essere stato minimamente investigato e tantomeno valutata l'interferenza delle operazioni di scavo del gasdotto con l'accertato stato di contaminazione della falda.

Ad aggravare ulteriormente la situazione, si segnala la prevista realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, non comprese nella documentazione progettuale depositata e di cui si è venuti a conoscenza solo dalla nota dell'Autorità di Sistema Portuale allegata al Verbale di CdS del 7/10/2022, ricadenti all'interno del comparto del SIN a mare, i cui impatti, in termini di movimentazione di sedimento contaminato, non sono stati valutati e di cui ad oggi non è stato presentato alcun elaborato progettuale.

5. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI SULL'AMBIENTE MARINO (a cura della Dott.ssa Cinzia Morsiani)

5.1 CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA PRESENZA DI EMERGENZE NATURALISTICHE NEL GOLFO DI PIOMBINO

Uno studio dell'ICRAM (ora ISPRA) riporta la distribuzione delle biocenosi bentoniche al largo di Piombino.

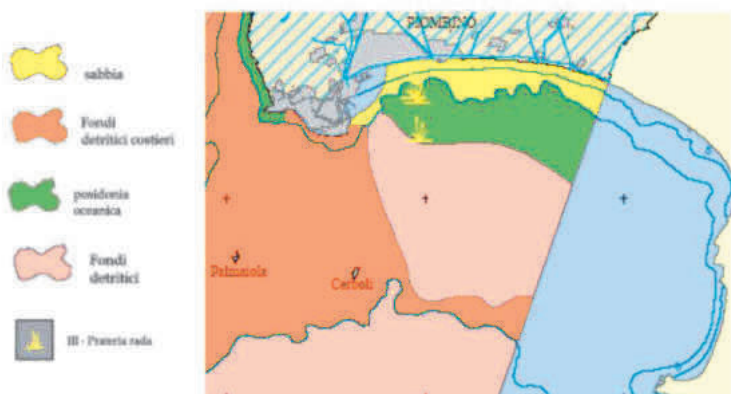


Figura 5.8: Composizione del fondale a largo del Porto di Piombino



Figura 7.6: Prateria di *Posidonia oceanica* (<https://medwet.org/2017/10/mediterranean-posidonia/>)

Come si vede, la distribuzione della prateria di *Posidonia* arriva fino praticamente al porto di Piombino, anche se viene definita prateria rada.

Dal momento che le praterie di *Posidonia* sono riconosciute come habitat prioritario dalla Direttiva Habitat 92/43/CEE, doveva essere esperita la procedura di Valutazione di Incidenza (VINCA) del progetto sullo specifico habitat prioritario segnalato.

Procedura che doveva essere attivata anche a prescindere dalla presenza di un'area SIC perimetrata, e che nel caso di specie non risulta essere stata effettuata, con conseguente grave vizio procedurale.

Nelle vicinanze dell'area del Porto, sono inoltre, state censite altre specie protette, quali:



Cymodocea nodosa

Il prato di *Cymodocea nodosa* è incluso in:

- Appendice I della Convenzione di Berna: "specie di flora rigorosamente protette"



Pinna nobilis (presente sui fondali sabbiosi antistanti il porto di Piombino, tra 6,6 m e 11,8 m di profondità). Questa specie è inclusa in:

- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”);
- Allegato II della Convenzione di Berna
- Allegato IV della direttiva 92/43 CEE Habitat: “Specie animali e vegetali di interesse comunitario che richiedono una protezione rigorosa”



Cladocora caespitosa (presente sui fondali antistanti i moli del porto di Piombino tra 6,6 m e 11,8 m di profondità).

Questa specie è inclusa in:

- Appendice II Convenzione di Berna “specie di fauna rigorosamente protette”;
- Annesso II protocollo ASPIM (convenzione di Barcellona – “specie in pericolo o minacciata”)

Nonostante la presenza di biocenosi marina tutelata nelle aree antistanti il porto di Piombino, nulla è stato fatto sulla valutazione degli impatti dovuti al rilascio di acqua fredda e contaminata da NaClO nelle aree da essa popolate.

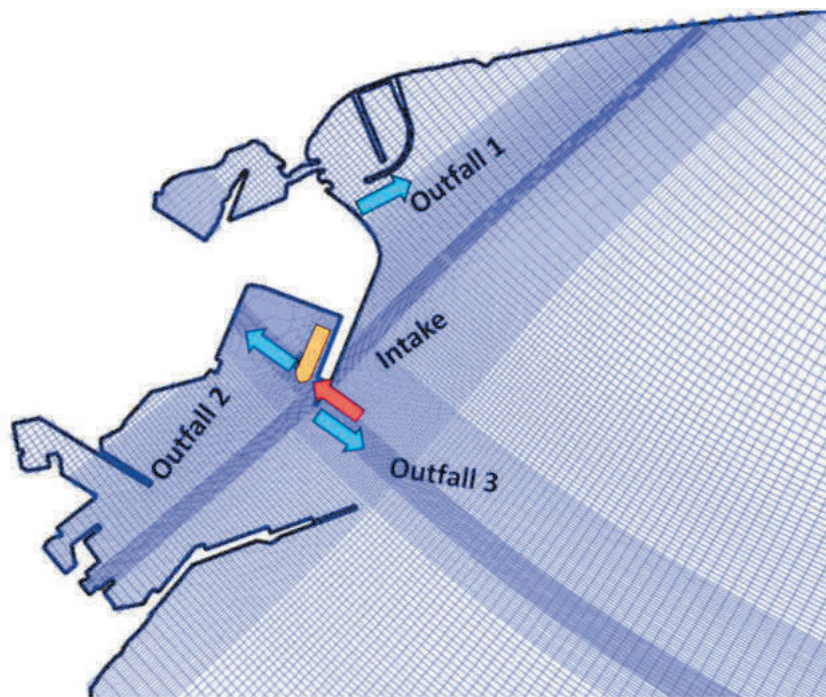
5.2 CONSIDERAZIONI IN MERITO AI RILASCI A MARE DEL RIGASSIFICATORE

Il processo di rigassificazione del gas previsto nel progetto è del tipo “a circuito aperto”, ovvero richiede calore che viene sottratto all’acqua di mare.

Questa, contenendo microrganismi, deve essere sterilizzata per evitare la formazione di incrostazioni che potrebbero danneggiare gli scambiatori. **Per questi motivi l’acqua rilasciata avrà una temperatura di -7 °C, rispetto a quella prelevata, e un contenuto di ipoclorito di sodio (candeggina), addizionato, in concentrazione pari a 0,2 mg/l.**

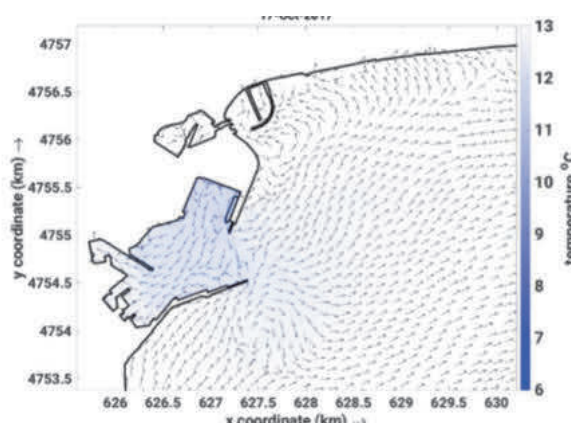
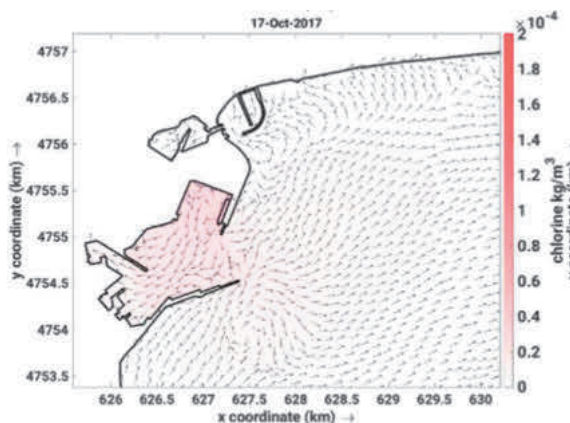
In termini quantitativi, considerando che gli scambiatori di calore prelevano e rilasciano 18.000 m³/h di acqua di mare, è **stimato che ogni giorno verranno rilasciati a mare 86,4 kg di candeggina, pari a circa 31,5 tonnellate/anno.**

Secondo la figura che segue, il rilascio sarà condotto secondo l’opzione 2, ovvero interamente all’interno del porto. L’opzione 1 è stata scartata in quanto prossima al punto di presa dell’itticoltura, come anche scartata l’opzione 3.



Per quanto attiene agli studi svolti per conto del Proponente (dall' Università di Genova), questi si sono concentrati quasi esclusivamente sull'utilizzo di modelli di dispersione degli inquinanti (temperatura e NaClO).

Secondo questi modelli, la dispersione, nell'arco di una settimana (finestra temporale considerata) raggiunge valori vicini allo zero già in prossimità della rada portuale.



Lo studio perciò così conclude:

«Gli ordini di grandezza delle variabili in gioco permettono di ribadire, con adeguato margine di certezza, come non si rilevino criticità significative da un punto di vista ambientale per l'area in esame, e come l'effetto cumulato sul periodo di vita utile della struttura non comprometta la qualità chimica dell'acqua né, in particolar modo, condizioni le attività di piscicoltura.»

Nel merito di tali conclusioni, alcuni dubbi sorgono circa l'effettivo accumulo degli inquinanti all'interno di in un'area portuale schermata e con basso ricambio d'acqua e anche nelle zone esterne in condizioni particolarmente avverse.

Quello che è certo è che nulla è stato scritto sulla valutazione degli impatti conseguenti alla dispersione degli inquinanti e sulla comparazione della FSRU di Piombino con casi analoghi esistenti.

In proposito, si cita il caso del rigassificatore off-shore di Porto Viro ((«circuitto aperto» analogo alla FSRU di Piombino).

CASO: Rigassificatore off-shore di Porto Viro. Nel 2010 **banchi di schiuma** ricoprono il mare nell'area attorno all'impianto e fino alla costa distante 15 km.

SPIEGAZIONE: ISPRA ha svolto delle campagne di indagine sul GNL di Porto Viro, ed è emerso che «c'è correlazione tra la formazione di schiume, nell'acqua di mare utilizzata nel circuito di scambio termico, e la presenza di sostanze tensioattive di origine naturale, che deriverebbero dal rilascio di materiale intracellulare di microorganismi naturalmente presenti in mare, sottoposti a stress meccanico nel circuito di scambio termico».

A prescindere dalla formazione o meno di schiume questo processo porta alla distruzione completa delle cellule viventi che vengono prelevate con l'acqua.

Nello specifico, le acque rilasciate da un rigassificatore sono sterilizzate non solo per lo shock meccanico e termico ma anche per l'aggiunta diretta di ipoclorito di sodio che svolge appunto una funzione antifouling.

Tutto ciò comporta la perdita quasi totale delle forme di vita veicolate dall'acqua (uova, larve e avannotti, organismi planctonici) con probabili effetti negativi anche sulla pesca e l'itticoltura.

Queste azioni rendono pertanto l'acqua di mare (nel caso di specie si tratta di ben 157,68 milioni di m³/anno) inutilizzabile per i servizi ecosistemici che la stessa rende all'ambiente: habitat per le comunità planctoniche e pelagiche, processi di autodepurazione, regolazione dei cicli biogeochimici di fosforo/azoto/carbonio, assorbimento di CO₂.

Inoltre si induce artificialmente la selezione di quelle forme batteriche resistenti al processo di clorazione, formanti biofilm. (Documento del WWF di Trieste «L'utilizzo di acqua di mare negli impianti di rigassificazione del Gnl.)

5.2.1 Il rilascio di composti organo-alogenati e gli effetti sull'ambiente marino

Nei documenti di SNAM viene sottolineato come la concentrazione di ipoclorito di sodio non debba destare preoccupazione in quanto equivalente a quella dell'acqua del rubinetto dunque innocua.
Non si parla però di quanto diversi siano i due tipi di acque considerate.

Nella FSRU il cloro attivo, utilizzato in quantità massiccia (dell'ordine di 2 mg/litro) viene abbattuto, neutralizzato dal bisolfito (si forma solfato), al fine di rientrare nei parametri di legge (max 0,2 mg/l allo scarico).

Secondo la letteratura, il cloro se presente nel mezzo acquoso in concentrazioni maggiori di 0.01-0.1 mg L⁻¹ produce effetti letali (Abarnou and Miossec, 1992). Effetti subletali, quali soprattutto riduzione della crescita o del potenziale riproduttivo, sono osservati a concentrazioni di cloro residuo o di prodotti ossidanti residui nel range 0.01-0.1 mg L⁻¹ (Abarnou and Miossec, 1992). Inoltre sono state osservate risposte comportamentali nei pesci (Hose et al, 1983) e nei macroinvertebrati mobili che portano ad evitare le zone impattate dagli scarichi con acque clorate.

Nonostante l'ampia capacità diluitiva del corpo d'acqua ricevente, la scarico continuo di acque clorate ha il potenziale di causare impatti ecologici estremamente sfavorevoli (Erickson e Freeman, 1978; Abarnou e Miossec, 1992; Choi et al., 2002; Hoepner e Lattemann, 2003).

I sottoprodotti clorurati rappresentano un pericolo per l'ambiente marino sia per la loro tossicità che per la loro persistenza e potenziale bioaccumulo. In molti organismi, gli organo-clorurati si comportano da distruttori endocrini (EED), cioè sostanze xenobiotiche che, anche presenti in basse concentrazioni e tali da non provocare effetti evidenti, possono interferire con l'attività del sistema endocrino alterando, con meccanismi di attivazione o inibizione, l'azione degli ormoni naturali e la conseguente regolazione di molti processi metabolici e fisiologici (Depledge e Billingham 1999).

Inoltre, la sostanza organica – presente nell'acqua in ingresso – viene degradata e si combina chimicamente al cloro ed altri alogeni, formando alo-derivati organici: sostanze tossiche, persistenti e mutagene (bromoformio e trialometani, clorammine, alofenoli, ecc.). In letteratura l'immissione di alo-derivati organici è stimata nell'ordine di decine-centinaia di tonnellate all'anno per sito.

Tale condizione non si presenta nell'acqua potabile priva di sostanza organica.

Dato lo stato delle conoscenze, la **Commissione europea**, nella **Direttiva Strategia Marina**, ha adottato la decisione che definisce i criteri necessari per ottenere un buono stato ecologico per i mari d'Europa, tra cui alcuni che riguardano direttamente l'inquinamento chimico. Tra questi il "Descrittore 8" prevede che le concentrazioni dei contaminanti compresi tra le sostanze prioritarie rimangano entro livelli che non diano origine a effetti inquinanti. **Tra le sostanze prioritarie rientrano gli alo-derivati organici quali il diclorometano ed il cloroformio**

La ricerca ha dimostrato che i contaminanti persistenti e bioaccumulabili presenti all'interno della catena alimentare incidono sulle specie marine, alcune delle quali sono specie di interesse alimentare per l'uomo.

5.3 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Alla luce di questi studi, già ampiamenti disponibili in letteratura, SNAM avrebbe dovuto valutare gli impatti diretti, indiretti e cumulativi, nel breve e lungo periodo:

- sulla biocenosi del golfo di Piombino (non è stata fatta la Vinca sul posidonieto), sulle limitrofe aree marine protette e sulla fascia a terra,
- sugli impianti di itticultura adiacenti al porto e off-shore,
- sulla qualità dell'acqua di balneazione delle spiagge del golfo di Follonica;

tutti questi obiettivi sensibili con massima attenzione agli eventuali impatti sanitari.

Avrebbe dovuto fare un confronto valutativo tra gli impatti di un impianto a circuito aperto con uno a circuito chiuso, quest'ultimo certamente meno impattante.

SNAM invece si è limitata a dire che non ci saranno impatti in ambito marino.

6. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “ATMOSFERA” E RELATIVA VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)

Lo Studio di Impatto Ambientale riporta una ricognizione dello stato di fatto di qualità dell’aria, che rappresenta la base di partenza per la valutazione degli impatti, basata esclusivamente sui dati rilevati dalle stazioni della rete fissa regionale ubicate a Piombino, di natura industriale e urbana.

Zonizzazione territorio Regione Toscana rel.ing. ANV	Class. Zona e sezione		Provincia e Comune	Nome stazione	PM ₁₀	PM _{2.5}	NO ₂	SO ₂ e H ₂ S	CO	Benzene	IPA	As	Ni	Cd	Pb	O ₃	Class. Zona Ozono	Zonizzazione territorio Regione Toscana O ₃	
Zona costiera	U	F	GR	Grosseto	GR-URSB	X	X	X											
	U	T	GR	Grosseto	GR-Sornino	X		X											
	R	F	GR	Grosseto	GR-Mammia			X											
	U	F	LI	Livorno	LI-Cappiolo	X	X	X										R	
	U	T	LI	Livorno	LI-Carducci	X	X	X		X									
	U	F	LI	Livorno	LI-Via La Pira	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X			
	S	I	LI	Piombino	SI-Colone	X		X		X									
	U	F	LI	Piombino	LI-Parco 6 Marzo	X		X		X	X	X	X	X	X	X			
	U	F	MS	Carrara	MS-Colonbaroto	X		X											
	U	T	MS	Massa	MS-Marina vecchia	X	X	X											
U	F	LU	Viareggio	LU-Viareggio	X	X	X											Zona pianure costiere	

Legenda: F - Fondo, T - Traffico, I - Industriale, U - Urbana, S - Suburbana, R - Rurale.

Data la tipologia di tali stazioni e gli inquinanti monitorati, le stesse non si ritengono idonee a fornire un quadro esaustivo delle condizioni di qualità dell’aria proprie delle realtà portuali, quali quella oggetto di intervento, caratterizzate da una commistione di componenti: traghettistica turistica, componente industriale e movimentazione indotta.

Infatti:

- alcuni degli inquinanti tipici delle realtà portuali non risultano proprio considerati, quali: gli ossidi di zolfo (SO_x), i Composti Organici Volatili (VOC) e la frazione fine del particolato (PM_{2.5} e inferiori);
- il fatto di considerare la sola frazione grossolana delle polveri, determina la mancata considerazione dello specifico contributo delle realtà portuali nella formazione delle frazioni più fini;
- l’esclusiva considerazione dei dati delle stazioni fisse di fondo della rete regionale di monitoraggio, potrebbe determinare un quadro sottostimato delle condizioni di inquinamento proprie dei siti portuali, quale quello in questione.

Data la specificità stessa dei siti portuali, si ritiene che in assenza di una ricognizione sito-specifica rigorosa dello stato di fatto di qualità dell’aria, la valutazione degli impatti perda di validità e affidabilità.

Scendendo, poi, nel dettaglio dell’applicazione modellistica, con riferimento all’ultima versione depositata revisionata, si segnala come in sede di valutazione degli impatti, le ricadute medie annue e giornaliere degli inquinanti permangono confrontate con i corrispondenti limiti normativi, pur considerando anche le soglie più restrittive dell’OMS aggiornate al 2021, sulla cui base gli estensori dello studio hanno valutato gli impatti derivati.

Approccio metodologico che non si ritiene condivisibile, dal momento che non tiene conto dei livelli pre-esistenti di inquinamento del sito oggetto di intervento, cui si “sommano” le ricadute determinate dell’intervento di progetto, determinando pertanto una potenziale sottostima degli impatti.

7. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA COMPONENTE “SALUTE” (a cura del Prof. Fabrizio Bianchi)

7.1 INTRODUZIONE

Innanzitutto, non può essere dimenticato né trascurato il fatto che Piombino da 16 anni è un sito di bonifica (SIN) ancora da bonificare.

Questo elemento comporta conseguenze ambientali di interesse sanitario per effetto di esposizioni a lungo termine della popolazione residente e presente a pressioni documentate sulle diverse matrici ambientali.

Come già sottolineato nelle precedenti osservazioni depositate, sono disponibili conoscenze in grado di delineare un quadro di fragilità del territorio e della popolazione ivi residente.

Al proposito, si citano di seguito alcuni indicatori generali:

- indice di vecchiaia + 35% di quello regionale (RT)
- speranza di vita -1 anno rispetto a RT e -6 mesi rispetto a ASL Nord Ovest (N-O)
- densità abitativa +25% e +56% rispetto a RT e ASL N-O
- presenza di molti recettori sensibili, scuole, asili, strutture sanitarie, case di cura (26 solo quelli considerati dal proponente)
- Stato di salute caratterizzato da numerose criticità, sempre confermate dagli studi prima di SENTIERI ad iniziare dai primi anni '2000, da quelli della filiera SENTIERI, dalle ultime elaborazioni fornite dal proponente SNAM.

7.2 LO STATO DI SALUTE NEL SIN NON PUO' ESSERE CONSIDERATO COME INVARIANTE

Le recenti analisi aggiunte dal proponente in risposta a richieste nostre e di ISS, confermano sostanzialmente il quadro precedente (*Documento: EMERGENZA GAS Incremento di capacità di rigassificazione (DL 17 Maggio 2022, n. 50) FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti-Valutazione Impatto Sanitario; Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0201, di seguito DocVIS*).

La mortalità, come scritto dal documento citato (DocVIS, p. 241), mostra diversi eccessi: *“Complessivamente (...), il territorio indagato presenta, rispetto all'intero territorio della Regione Toscana preso come riferimento, un eccesso significativo di mortalità totale, per tumori del polmone, e per malattie ischemiche acute per i soli maschi. Per le sole femmine invece si registrano eccessi significativi della mortalità cardiovascolare e di malattie ischemiche del cuore. Sono inoltre da segnalare difetti significativi (...) per il totale delle malattie respiratorie e per le malattie respiratorie croniche per le sole femmine, e per le malattie respiratorie acute in entrambi i sessi.”*

Le analisi dei ricoveri ospedalieri 2014-2018 (fonte ISS) non attenuano la criticità del quadro delineato dall'analisi precedente basata su dati 2006-2013 (fonte SENTIERI V) e anche con quelli su

dati 2014-2019 di fonte CoReAS Regione Toscana, non considerati dal proponente, come si evince dalle tab 5.21 e 5.22 del DocVIS:

- eccessi per tot tumori (+11% M; +7% F), più pronunciati per tumori di trachea-bronchi-polmone, - eccessi per malattie ischemiche (+14% M; +17% F), più pronunciati per infarto miocardico acuto (+29% M; +26% F), - eccessi per malattie dell'apparato digerente, e conferma di dati in difetto per le malattie dell'apparato respiratorio.

A proposito delle malformazioni congenite viene rilevata una mortalità inferiore all'attesa ma non si fa alcun riferimento ai numerosi eccessi di nati con malformazioni congenite, riportati dagli studi SENTIERI e dall'aggiornamento fonte CoReAS-Regione Toscana, 2019.

Interessante osservare che emergono simili criticità anche analizzando i dati cumulati relativi ai comuni di Piombino e Campiglia Marittima (tab 5.17 e 5.18 del DocVIS), risultati per i quali possono essere avanzate diverse ipotesi a carico di esposizioni ambientali di fonti localizzate nel SIN e occupazionali di lavoratori impiegati nell'area SIN ma residenti a Campiglia M.ma.

In conclusione è da sottolineare che la stessa relazione del proponente conferma come il quadro dello stato di salute sia indicativo di numerose criticità e di elementi di fragilità della popolazione, purtuttavia queste caratteristiche non vengono tenute in alcuna considerazione nelle fasi valutative successive.

7.3 LE VALUTAZIONI DI IMPATTO SANITARIO SONO INDICATIVE DI CRITICITA'

A titolo di premessa occorre ricordare che la VIS a cura del proponente considera solo le emissioni in atmosfera, e trascura gli effetti su suolo, acque, catena alimentare (inclusi potenziali impatti dell'ipoclorito di sodio rilasciato dalla FSRU).

7.3.1 Valutazione di impatto relativa ad effetti non cancerogeni (ENC)

Dalla valutazione degli ENC attribuibili al progetto considerando la massima concentrazione nell'area, emerge un indice di pericolosità complessivo e anche sui recettori HI = 0,21, chiaramente inferiore alla soglia di non pericolosità (HI < 1) (tab 6.3 e 6.4 DocVIS).

La valutazione degli ENC attribuibili al fondo esistente (background) (tab 6.6 DocVIS), fornisce valori di HI superiori all'unità, quindi pericolosi, sia per sostanze singole (HI=1,2 per NO₂; HI=1,2 per PM₁₀; HI=3,6 per PM_{2,5}), sia per il complesso degli inquinanti considerati (HI = 6,8).

A proposito di quanto riportato nel DocVIS a pag. 260 «*Si fa presente che il contributo di 0,21 dovuto al progetto incide poco su quello già esistente*», si osserva che tale approccio di ragionamento – incidenza del progetto rispetto allo stato attuale – porta al paradosso che un progetto incide tanto meno quanto più è alterata la situazione di background in cui si colloca lo stesso progetto.

Nel caso in questione, in effetti l'impatto del progetto risulta del 3% su quello al background (0,21/6,8), ma un semplice ragionamento controfattuale evidenzia un impatto di progetto del 21% o superiore nel caso di assenza di pericolosità nella situazione di background (HI ≤ 1).

Per perseguire la tutela della salute pubblica è doveroso porsi la domanda: come si intende riportare nella normalità l'indice di pericolosità già attualmente alterato?

7.3.2 Valutazione di impatto relativa ad effetti cancerogeni (EC)

L'indice RI di rischio per EC (accettabile se $<10^{-6}$ per singola sostanza e $<10^{-5}$ per più sostanze) mostra eccessi attribuibili al progetto (tab.6.5 DocVIS) relativi al PM_{2,5} ($RI=1,4 \times 10^{-5}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=1,52 \times 10^{-5}$), in larga parte ascrivibile al contributo del PM_{2,5}.

L'indice RI di rischio per EC mostra forti eccessi attribuibili al background (tab.6.7 DocVIS) relativi al PM_{2,5} ($RI=3,8 \times 10^{-3}$) e al complesso delle sostanze considerate ($RI=3,8 \times 10^{-3}$), in larga parte ascrivibile al contributo del PM_{2,5}.

Per attenuare il risultato, evidentemente non trascurabile, gli autori sottolineano che il PM_{2,5} è stato considerato uguale al PM₁₀, che si concorda essere una operazione conservativa, tuttavia si fa presente che essendo il PM_{2,5} la frazione maggioritaria del PM₁₀, verosimilmente un pò superiore a quel 60% che gli autori assumono, è plausibile che il rischio di effetti cancerogeni sia comunque rilevante.

C'è da aggiungere inoltre che nello scenario di background anche per arsenico e benzene (ambedue cancerogeni certi per l'essere umano) si registrano dati anomali dell'indice di rischio ($< 10^{-6}$).

Anche per il rischio cancerogeno, come precedentemente affermato per il rischio non-cancerogeno, gli autori sostengono una scarsa incidenza del progetto rispetto al background, che in effetti sarebbe pari allo 0,4% ponendo a rapporto l' RI del progetto = $1,52 \cdot 10^{-5}$ rispetto all'RI del background = $3,8 \cdot 10^{-3}$; un ragionamento che mostra tutta la sua debolezza ponendo a rapporto l'RI del progetto rispetto all'RI di background massimo accettabile: $1,52 \cdot 10^{-5} / 1 \cdot 10^{-5} = 1,52$, cioè un contributo maggiore del 52%.

Anche per il rischio per effetti cancerogeni si pone quindi la domanda di come l'autorità sanitaria intenda procedere per tutelare la salute ad iniziare dalla situazione di background e tanto più con l'aggiunta degli input ascrivibili al progetto.

7.3.3 Valutazione di impatto con approccio epidemiologico (HIA)

A proposito della rivalutazione degli impatti effettuata dal proponente considerando i valori limite raccomandati dalle linee guida WHO-2021 (tab. 6.8 DocVIS), in risposta alle richieste avanzate dallo scrivente e dall'ISS, si obietta sull'uso dei tassi di riferimento relativi alla provincia di Livorno e dei non meglio specificati comuni del territorio (pag. 263 DocVIS), ritenendo invece che il calcolo dei decessi attesi dovrebbe essere basato sui tassi del comune di Piombino e del comune di Piombino + il comune di Campiglia M.ma, registrati in congruo periodo precedente, al fine di evitare sottostime del rischio (si veda in proposito l'articolo Ancona C, Assennato G, Bianchi F, Biggeri A, Cadum E, Consonni D, Forastiere F, Ranzi A. Health impact assessment should be based on correct methods. Med. Lav.; 113 (2); 2022).

Quanto ai valori di casi attribuibili al progetto (tab. 6.9-6.10-6.11), il loro contributo modesto rispetto a quelli attribuibili al background (tab. 6-12-6.13-6.14) era largamente attendibile tenendo conto degli aggravii ridotti delle concentrazioni di PM_{2,5} e NO₂ rispetto a quelle più elevate già esistenti e della ridotta popolazione esposta.

Tuttavia, a parere dello scrivente, il carico di mortalità ante-operam e tanto più post-operam non è affatto trascurabile (sintesi in Tab. 6.16 DocVIS) e la sua accettazione non dovrebbe essere decisa da soggetti esterni senza una condivisione in modo appropriato con la comunità degli esposti e degli enti preposti alla tutela della salute, in primo luogo i comuni coinvolti e le strutture del servizio sanitario locale e regionale e se del caso di enti nazionali di supporto.

Inoltre, i risultati della valutazione d'impatto con approccio epidemiologico non devono essere letti in modo disgiunto da quelli ottenuti con approccio tossicologico che, come riportata sopra, ha consegnato risultati non trascurabili sia per gli effetti non cancerogeni che cancerogeni.

A proposito delle conclusioni a pag.272 del DocVIS si rileva una soggettività non supportata da dati di merito:

- **la frase «Dalle analisi emerge, sia dal punto di vista localizzativo sia dal punto di vista delle scelte tecnologiche, il progetto in esame si configura tra le alternative più adatte» è sorprendente visto che non sono state effettuate valutazioni comparative tra scenari alternativi;**
- **le emissioni in atmosfera non appaiono affatto ridotte come sostenuto dal proponente, se sono in grado come nel caso di PM_{2,5}, NO₂, arsenico, benzene di alterare gli indici di pericolo e di rischio già alterati;**
- **le emissioni in ambito idrico sono definite non significative a fronte della totale assenza di una specifica valutazione di impatto sulla salute, incluso l'ipoclorito di sodio;**
- **le emissioni di rumore sono definite non significative a fronte della totale assenza di una valutazione di impatto dedicata, basata cioè su indicatori di salute specifici per il rumore, quali annoyance (fastidio), ipertensione arteriosa, disturbi psichici, etc (si veda ad esempio: Environmental Noise Guidelines for the European Region. WHO 2018);**
- **il giudizio di "limitato consumo di suolo e di occupazione di aree naturali in quanto previsto in un'area portuale/industriale esistente e con ridotta estensione dell'area esistente di arrivo del metanodotto (tutto il tracciato sarà interrato)", non fa neanche cenno al fatto che il tutto avviene in area da bonificare.**

7.4 MONITORAGGIO

Il proponente risponde positivamente alla giusta richiesta di ISS di effettuare in sede di monitoraggio post-operam uno studio epidemiologico microgeografico (di coorte residenziale), richiamato come necessario anche nella nostra precedente perizia (pag. 273-274 DocVIS).

Al proposito riteniamo che uno studio di questo tipo dovrebbe essere realizzato in fase pre-operam, per almeno due motivi:

- Necessario per svolgere valutazioni di impatto che tengano conto dell'effettivo stato di salute di sottopopolazioni secondo i livelli di esposizione, oggi descritto solo su base di dati medi su base comunale,
- Mettere a punto un programma di sorveglianza epidemiologica specifico.

Un progetto di questo tipo, già previsto dalla Regione Toscana ma in attesa di realizzazione, potrebbe essere effettuato in tempi contenuti avvalendosi delle competenze locali, regionali e nazionali, comunque effettuabile in tempi compatibili con un cronoprogramma del progetto FSRU, che sulla base della procedura in corso pare ragionevole dovrà essere ridefinito.

7.5. CONCLUSIONI

Premettendo che progetti di entità e complessità rilevanti come quello in oggetto dovrebbero essere valutati mediante confronti tra scenari alternativi, la domanda chiave che emerge dalle risultanze delle analisi di VIS effettuate dal proponente è se e come il progetto FSRU intenda considerare lo stato di salute della popolazione, già caratterizzato da elementi di criticità e fragilità.

In altre parole, se e come si intenda adottare misure di mitigazione rispetto a quanto previsto nel progetto, non limitandosi a tentare di dimostrare che il progetto arrecherebbe aggravii trascurabili sulla situazione esistente, peraltro risultati non trascurabili dalle analisi, né rivolgendosi a soluzioni di compensazioni non attuabili nel caso di rischi per la salute.

8. CONSIDERAZIONI IN MERITO ALLA CREDIBILITA' DEL CRONOPROGRAMMA (a cura del Dott. Marco Stevanin e dott.ssa Cinzia Ciarallo)

Il cronoprogramma realizzato dal proponente abbraccia un periodo di tempo di quasi un anno (da giugno 2022 a maggio 2023) comprensivo di iter autorizzativo, esecuzione lavori e messa in esercizio, strutturato in tre fasi e 13 attività, come si evince dall'immagine seguente, ripresa dallo Studio Ambientale allegato al progetto.

DESCRIZIONE ATTIVITA'	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu
1 Sottomissione Istanza FSRU Piombino Porto (rif. art.5 DL 50 del 17/5/2022)	0				▼												
2 Ottenimento Autorizzazioni per Costruzione ed Esercizio FSRU Piombino	4								▼								
3 Realizzazione BOB + tratto di linea - doppio DN650	4,4																
4 TOC Fiume Cornia - doppio DN850	4																
5 Realizzazione tratto DN1200 in banchina	5																
6 Realizzazione PIL DN1200 ed opere accessorie	4																
7 Realizzazione impianto PDE- Trappola Piombino Torrenieri	5																
8 Collaudi idraulici/Essiccamento Linea+Impianti	2,7																
9 Realizzazione opere in banchina ed installazione impiantistica	5																
10 Transito FSRU da cantiere ed arrivo in Banchina Est a Piombino	2																
11 Commissioning Terminale (FSRU)	2																
12 Final test (gas flow) ed Entrata in Esercizio (EE) (31.03.2023)	0																
13 Ripristini aree e pista di lavoro	2																
	MESI	mar	apr	mag	giu	lug	ago	set	ott	nov	dic	gen	feb	mar	apr	mag	giu

Figura 1 Cronoprogramma realizzato dal soggetto proponente (Fonte: REL-SIA-E-00001_r0_Rel. studio ambientale)

Alla luce dell'imponenza e importanza dell'intervento, così come del suo carattere emergenziale, si ritiene che il cronoprogramma avrebbe dovuto dimostrarsi accurato, opportunamente motivato e argomentato.

Così non è stato. Infatti, non risultano considerate:

- La gestione delle interferenze minori (elettrodotti, gasdotti, fognature, cavi elettrici, ecc.) nelle operazioni di scavo della trincea e di posa del metanodotto.
- La gestione dell'eventuale presenza di falda superficiale, con conseguente adozione di sistemi di aggettamento;
- L'eventualità di interruzione dei lavori per situazioni di guasto tecnico e/o manutenzione;
- L'eventuale attivazione delle operazioni propedeutiche alla gestione del punto A04, esterno al SIN, nel quale è stato riscontrato un superamento delle CSC per il Mercurio.

Il cronoprogramma depositato non ha un dettaglio operativo tale da poter verificare la credibilità e la veridicità delle tempistiche stimate; le voci riportate sono infatti estremamente generiche.

Si segnala, inoltre, il rilevante impatto in termini di slittamento delle tempistiche del cronoprogramma, determinato dalla realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico

Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, si ribadisce, che sono state introdotte solo in sede di verbale dell'ultima riunione di CdS del 7/10/2022, non valutate e che sicuramente comportano un rilevante dispendio di tempo, in termini di realizzazione e collaudi finali.

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Nel corso del documento sono state evidenziate numerose e rilevanti criticità, tali da riconfermare un quadro generale di mancata conoscenza, contraddittorietà ed inattendibilità delle valutazioni condotte, come emerso nella precedente perizia.

Quadro che si ritiene ancor più grave se si considera che il progetto in questione si inserisce in un sito nazionale di bonifica (SIN) ancora da bonificare, caratterizzato da un elevato stato di contaminazione delle matrici ambientali, con evidenti e riconosciute ripercussioni sullo stato di salute della popolazione residente.

Si segnala, inoltre, la prevista realizzazione degli interventi di «Adeguamento Tecnico Funzionale» della banchina ovest e nord, con arretramento di 50 m della prima e altrettanto prolungamento della seconda, e comportanti un aumento dell'escavo per 450.000 mc di sedimento.

Opere, non comprese nella documentazione progettuale depositata e di cui si è venuti a conoscenza solo dalla nota dell'Autorità di Sistema Portuale allegata al Verbale di CdS del 7/10/2022, ricadenti all'interno del comparto del SIN a mare, i cui impatti, in termini di movimentazione di sedimento contaminato, non sono stati valutati e di cui ad oggi non è stato presentato alcun elaborato progettuale.

In tale contesto, si ribadisce, non è pertanto possibile escludere che la realizzazione dell'opera possa determinare un ulteriore aggravio delle condizioni ambientali e dello stato di salute del sito e della popolazione residente (inteso come area vasta e non solo portuale), già fortemente compromesse, in uno scenario di potenziale disastro ambientale, anche in relazione ai rilevanti, gravi e insanabili profili di rischio riscontrati, in termini di sicurezza portuale e di incidente rilevante.