



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



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

U.prot DVA - 2014 - 0012768 del 06/05/2014

Indirizzi in allegato

Pratica N:

Ref. Mittente:

OGGETTO: [ID_VIP:2621] Determinazione relativa alla verifica di ottemperanza relativa al progetto del Terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane. Prescrizione n. 7 del provvedimento DVA-2012-23531 del 2.10.2012. Proponente OLT Off shore LNG Toscana S.p.A.

Con decreto n. DEC/DSA/1256 del 15-12-2004 è stata espressa pronuncia positiva di compatibilità ambientale per il progetto di un terminale offshore di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane (Livorno), proponente Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

Con successivo provvedimento n. DVA-2012-23531 del 2.10.2012 è stata disposta l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale della modifica del sistema di ancoraggio del terminale di rigassificazione, subordinatamente al rispetto di specifiche prescrizioni tra le quali la n. 7 che prevede: "al fine di agevolare l'allontanamento di cetofauna eventualmente presente nell'area, le attività rumorose dovranno prevedere l'adozione della tecnica del soft start"

Con riferimento a quanto indicato in tale prescrizione, con nota del 26.11.2013, acquisita con prot. DVA-2013-0028082 del 3.12.2013, la Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., ha inviato la documentazione relativa alla prescrizione sopra detta.

La documentazione sopra citata è stata inoltrata dalla scrivente con nota DVA-2013-0029806 del 19.12.2013 alla Commissione tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS, per le valutazioni del caso.

Acquisito con prot. DVA-2014-0012410 del 30.04.2014 il parere n. 1451 del 28 febbraio 2014, espresso al riguardo dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS, che allegato al presente provvedimento ne costituisce parte integrante;

Ufficio Mittente: MATT-DVA-2VA-IE-00
Funzionario responsabile: arch. Carmela Bilanzone - tel 06.57225935
DVA-2VA-IE-08_2014-0015.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994

e-mail: dva-II@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Considerato sulla base del medesimo parere n. 1451 del 28 febbraio 2014 che:

- *“Le metodologie adottate dal Proponente (bassa velocità dei mezzi e utilizzo del posizionamento dinamico) hanno di fatto consentito di mantenere i motori ad un regime di rotazione di poco superiore al minimo durante tutta la durata dei lavori prevenendo pertanto la necessità di ricorrere al soft start richiesto dalla prescrizione in argomento;*
- *L'utilizzo del Maersk Assister per il taglio delle catene ha evitato la necessità di ricorrere ad una sega meccanica, il cui uso avrebbe generato un impatto acustico subacqueo nell'area circostante;*
- *L'utilizzo di una gru di bordo che posizionava le nuove catene con una velocità di posa estremamente contenuta ha ulteriormente circoscritto la generazione del rumore limitandola allo sfregamento della catena sul ponte della nave e pertanto ha interessato l'ambiente aereo e non quello subacqueo;*
- *Essendo il ROV mosso da motori elettrici, e considerato che le sua attività è stata limitata all'effettuazione di riprese video l'impatto acustico da esso generato è stato non significativo”;*

Considerato infine che *“le modalità operative seguite dal Proponente nel corso dell'esecuzione dei lavori sono state di particolare cautela nei confronti di un possibile generarsi di impatti acustici rendendo pertanto superfluo l'utilizzo della tecnica del soft start”*, quindi che la prescrizione di cui trattasi possa ritenersi soddisfatta attesa la coerenza delle modalità operative adottate con quanto indicato nella prescrizione medesima;

SI DETERMINA

l'ottemperanza della prescrizione n. 7 del provvedimento DVA/2012/23531 del 02.10.2012 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

Quanto sopra si comunica alla Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. e alle Amministrazioni in indirizzo per i rispettivi seguiti di competenza.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni ed al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla notifica dell'atto.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Mariano Grillo)

Elenco indirizzi

Società OLT Off shore
LNG Toscana
oltoffshore@legalmail.it

Ministero dello Sviluppo Economico -
Dipartimento per L'Energia -
Direzione per La Sicurezza
dell'Approvvigionamento
e per le Infrastrutture Energetiche
ene.eneree.segreteria@pec.sviluppoeconomico.
gov.it

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale per la Qualità e la Tutela del
Paesaggio, l'Architettura e l'Arte Contemporanee
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Toscana
Assessorato Ambiente ed Energia
regionetoscana@postacert.toscana.it

ARPA Toscana
arpat.protocollo@postacert.toscana.it

e p.c. Presidente della Commissione Tecnica di
Valutazione dell'Impatto Ambientale VIA/VAS
ctva@minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0000787 del 05/03/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA - 2014 - 0012410 del 30/04/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



OGGETTO: I.D. VIP 2621 trasmissione parere n. 1451 CTVA del 28 febbraio 2014. Verifica di ottemperanza, n. 496 CTVA, terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane. V.E.V. modifica sistema ancoraggio del terminale. Provvedimento Direttoriale DVA/2012/23531, del 2.10.2012, prescrizione n. 7, adozione tecnica soft start per allontanamento cetofauna, proponente OLT Offshore LNG Toscana Spa.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 28 febbraio 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0061.DOC

DLG
Commissione
dell'Impatto Ambientale
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di N° 3 fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 5-03-2014



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 1451 del 28 febbraio 2014

Progetto:	Verifica di Ottemperanza Terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane. V.E.V. modifica sistema ancoraggio del terminale. Provvedimento Direttoriale DVA/2012/23531, del 2.10.2012, prescrizione n. 7, adozione tecnica soft start per allontanamento cetofauna
Proponente:	OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA PER L'IMPATTO AMBIENTALE – VIA e VAS

VISTA la nota del 26/11/2013, acquisita con prot. DVA-2013-28082 del 03/12/2013, con cui la Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., ha inviato documentazione relativa alla prescrizione 7 del provvedimento DSA-2012-23531 del 02/10/2012;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 e s.m.i.;

VISTO il decreto n. DEC/DSA/1256 del 15/12/2004 con cui é stata espressa pronuncia positiva di compatibilità ambientale per il progetto di un terminale offshore di rigassificazione GNL al largo della costa toscana (Livorno), proponente Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.;

VISTO il successivo provvedimento n. DVA-2012-23531 del 02/10/2012 con cui é stata disposta l'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale della modifica del sistema di ancoraggio del terminale di rigassificazione, subordinatamente al rispetto di specifiche prescrizioni tra le quali la n. 7 che prevede: *“al fine di agevolare l'allontanamento di cetofauna eventualmente presente nell'area le attività rumorose dovranno prevedere l'adozione della tecnica del soft start”*;

VISTA la nota prot. DVA-2013-29906 del 19/12/2013 con la quale la DVA richiede alla Commissione le proprie valutazioni in relazione alla documentazione presentata dalla società proponente, ai fini dell'ottemperanza della succitata prescrizione n. 7;

VISTA la documentazione predisposta dal Proponente che si compone di un documento dal titolo: *“VERIFICA DI OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI PROVVEDIMENTO DI ESCLUSIONE DALLA VIA PROT. DVA-2012-0023531 DEL 02/10/2012”*;

CONSIDERATO che in relazione al progetto:

- Il sistema di ancoraggio originariamente installato era costituito da n. 6 ancore di peso unitario pari a 20 tonnellate e relative catene di diametro pari a 103 mm; la dimensione in pianta della singola ancora é di circa 7m x 7m;
- L'intervento sul sistema di ancoraggio, oggetto della procedura di esclusione, consisteva nella sostituzione di 4 delle 6 ancore esistenti con ancore da 40 tonnellate di peso unitario e dimensione in pianta di circa 12m x 12m; tali ancore dovevano essere posizionate lungo la direttrice delle catene esistenti, ad una profondità rispetto al fondo marino dell'ordine dei 6-10 m e ad una distanza stimata di 50m in meno rispetto alle vecchie ancore, quindi più in avanti verso la posizione del Terminale;
- Le relative catene, con diametro pari a 140 mm e lunghezza di circa 1050 m, dovevano essere posate sul fondo lungo il corridoio assegnato nella concessione demaniale e seguente atto suppletivo;

- M / 91
- Le catene esistenti delle ancore da sostituire sono state recuperate a bordo della nave che ha effettuato dette operazioni al fine di procedere al taglio delle stesse nella misura tecnicamente possibile, facendo rimanere uno "spezzone di catena" (di lunghezza pari a circa 150 m) che verrà mantenuto collegato all'ancora per poterne facilitare la futura operazione di recupero;

CONSIDERATO inoltre che le attività potenzialmente in grado di generare un impatto sonoro e che, di conseguenza, sono state oggetto di valutazione nel corso delle attività di installazione del nuovo sistema di ancoraggio sono;

- Arrivo dell'unità in sito e relativa permanenza durante le attività di modifica del sistema di ormeggio;
- Taglio delle vecchie catene e posizionamento delle nuove ancore e catene;
- Attività con uso di ROV (Remotely Operated Vehicle);

PREMESSO che, come affermato dal proponente:

- "nessun avvistamento è stato registrato durante lo svolgimento delle attività di modifica del sistema di ormeggio";
- "I mezzi impiegati sono di moderna costruzione, rispondenti alle normative internazionali in materia di inquinamento acustico; in particolare il Maersk Assister, dedicato alla installazione del nuovo sistema di ancoraggio, rispetta le normative Danesi, particolarmente restrittive in ambito di emissioni acustiche anche se confrontate con quelle applicabili a livello nazionale";

CONSIDERATO che, al fine di contenere le emissioni sonore durante le attività di installazione sopra descritte, il Proponente ha fatto sì che:

- Le velocità dei mezzi impiegati fossero sempre contenute nell'intervallo 0,0 — 0,5 nodi (pertanto durante le attività non è stato previsto di spegnere/avviare i motori dei mezzi navali nel sito di installazione definitivo) e le attività fossero svolte in condizioni di "posizionamento dinamico - DP";
- Il taglio delle vecchie catene fosse effettuato mediante il recupero a bordo del Maersk Assister, per consentirne il taglio delle catene direttamente sul ponte dell'unità;
- L'installazione delle nuove ancore e catene fosse effettuata con una velocità di posa estremamente contenuta, regolata per mezzo della gru di bordo;
- Durante le attività fosse utilizzato un ROV, al fine di monitorare le varie fasi dell'installazione;
- Il personale coinvolto nelle attività di installazione fosse istruito circa la necessità di interrompere le attività, per quanto tecnicamente fattibile senza compromettere la sicurezza dei tecnici e dei mezzi coinvolti, in caso di avvistamento di mammiferi marini;

VALUTATO che:

- Le metodologie adottate dal Proponente (bassa velocità dei mezzi e utilizzo del posizionamento dinamico) hanno di fatto consentito di mantenere i motori ad un regime di rotazione di poco superiore al minimo durante tutta la durata dei lavori prevenendo pertanto la necessità di ricorrere al soft start richiesto dalla prescrizione in argomento;
- L'utilizzo del Maersk Assister per il taglio delle catene ha evitato la necessità di ricorrere ad una sega meccanica, il cui uso avrebbe generato un impatto acustico subacqueo nell'area circostante;
- L'utilizzo di una gru di bordo che posizionava le nuove catene con una velocità di posa estremamente contenuta ha ulteriormente circoscritto la generazione del rumore limitandola allo sfregamento della catena sul ponte della nave e pertanto ha interessato l'ambiente aereo e non quello subacqueo;
- Essendo il ROV mosso da motori elettrici, e considerato che le sua attività è stata limitata all'effettuazione di riprese video l'impatto acustico da esso generato è stato non significativo;

VALUTATO pertanto che le modalità operative seguite dal Proponente nel corso dell'esecuzione dei lavori sono state di particolare cautela nei confronti di un possibile generarsi di impatti acustici rendendo pertanto superfluo l'utilizzo della tecnica del soft start;

tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

RITIENE

OTTEMPERATA la prescrizione 7 del provvedimento di esclusione dalla VIA prot. n. DSA-2012-23531 del 02/10/2012

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

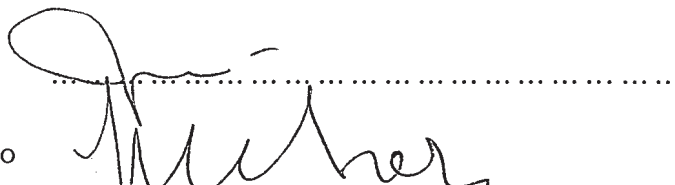



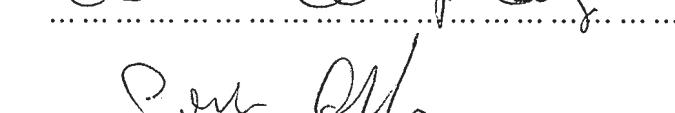
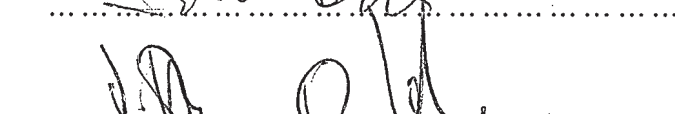
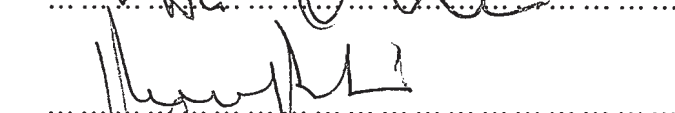
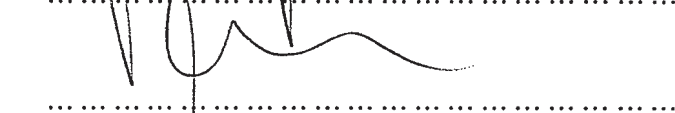
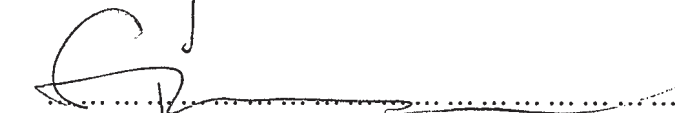

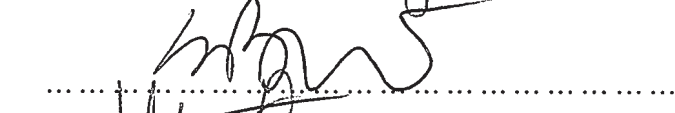

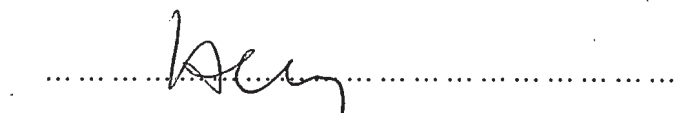

Dott. Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti


.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

ASSENTE

14 DE
2023 DE

Arch. Laura Cobello

L. Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

C. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

S. Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

F. Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

B. Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

M. De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

C. Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

F. Di Mino

ASSENTE

Avv. Luca Di Raimondo

L. Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

A. Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

F. Gargallo

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

A. Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

D. Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

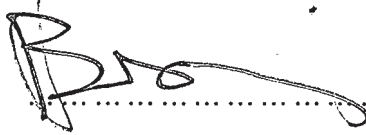
S. Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

n *h*

S. Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi



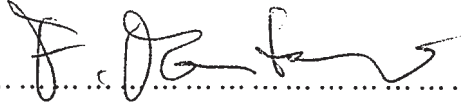
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno



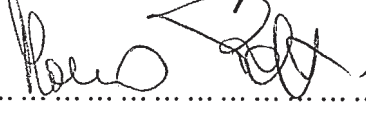
ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

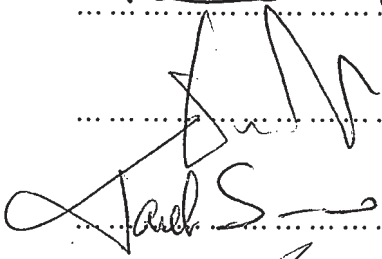
ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

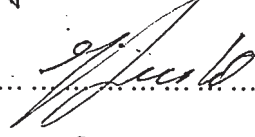


Avv. Xavier Santiapichi



Dott. Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri



ASSENTE

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

