

APPENDICE A
CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENTUE

EDISON S.p.A.

Milano, Italia

**Revisione alla Variante
Progetto Rosignano**

Controdeduzioni alle
Osservazioni pervenute al
14 luglio 2016

SOMMARIO

- 1 INTRODUZIONE**
- 2 INDICE DEI PARERI**
- 3 CHIARIMENTI FORNITI AI PARERI PERVENUTI DA ENTI**
- 4 OSSERVAZIONI ESPRESSE DA PRIVATI O ASSOCIAZIONI/COMITATI**

1 INTRODUZIONE

Il presente documento riporta le controdeduzioni e le risposte alle osservazioni e ai pareri di cui Edison è entrata in possesso da febbraio 2016.

Il documento è strutturato come segue:

- Capitolo 2: riporta una tabella riepilogativa di tutti i pareri e le osservazioni pervenuti nell'ambito del procedimento di esclusione da VIA a partire da febbraio 2016 (disponibili integralmente sul portale delle Valutazioni Ambientali del MATTM);
- Capitolo 3: riporta le controdeduzioni di Edison ai pareri pervenuti da Enti;
- Capitolo 4: riporta i chiarimenti di Edison ai pareri pervenuti da soggetti privati o da associazioni e comitati; non sono riportati controdeduzioni alle osservazioni pervenute sul Rapporto Preliminare di Sicurezza in quanto non pertinenti al procedimento ambientale in corso.

2 INDICE DEI PARERI

	ENTI DI COMPETENZA		PROTOCOLLO	NATURA DELL'OSSERVAZIONE
COMUNE	COMUNE DI ROSIGNANO		Prot. n. 0008406 del 29-03-2016	Osservazioni di carattere ambientale, progettuale e connesse alle tematiche della sicurezza e della salute
			Prot. n. 0006803 del 10-03-2016	
			Prot. n. 0004247 del 19-02-2016	
			Prot. n. 0004012 del 17-02-2016	
REGIONE	REGIONE TOSCANA		Prot. 21761	Proposta di richiesta integrazioni

	MITTENTE		PROTOCOLLO	NATURA DELL'OSSERVAZIONE
ASSOCIAZIONI	CIRCOLO NAUTICO VADESE	-	Prot. 0005374 del 29-02-2016	Osservazioni di carattere ambientale
	ININTINERE	-	Prot. 0004161 del 18-02-2016	Osservazioni di carattere ambientale
	AUGUSTO MENCONI-COMITATO PER IL NO AL RIGASSIFICATORE A ROSIGNANO	Di concerto con l'Associazione Ambientalista WWF Livorno	Prot. 0004024 del 17-02-2016	Osservazioni di carattere ambientale, progettuale, programmatico e connesse alla tematica della sicurezza
	MAURIZIO MARCHI - MEDICINA DEMOCRATICA	-	Prot. 0004437 del 22-02-2016	Osservazioni di carattere ambientale, progettuale, economico e connesse alle tematiche della sicurezza e della salute
			Prot. 0006988 del 14-03-2016	
MOVIMENTO 5 STELLE	-	Prot. 0004431 del 22-02-2016	Osservazioni di carattere ambientale, progettuale, economico e connesse alle tematiche della sicurezza e della salute	

	MITTENTE		PROTOCOLLO	NATURA DELL'OSSERVAZIONE
PRIVATI	FLAVIA POZZOLINI - MARINA CALA DE' MEDICI	-	Prot. 0006930 del 14-03-2016	Osservazioni di carattere progettuale ed economico

3 CHIARIMENTI FORNITI AI PARERI PERVENUTI DA ENTI

Di seguito si riportano i chiarimenti forniti da Edison ai pareri pervenuti da Enti.

Comune di Rosignano

L'8 febbraio 2016 la Giunta Comunale e il 18 febbraio 2016 il Consiglio Comunale, hanno deliberato (rispettivamente con D.G.C. n.22 e D.C.C. n.24) di fare propri:

- il rapporto istruttorio redatto dai responsabili delle U.O. Pianificazione Territoriale e Demanio Marittimo, Ambiente ed Igiene Urbana e Tutela Animali e S.O. Infrastrutture e Progetti Strategici complessi del Settore Programmazione e Sviluppo del Territorio

- il parere tecnico sulla procedura di Verifica Assoggettabilità a VIA sul progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" redatto dal Raggruppamento Temporaneo di Professionisti dott. Ingg. Nicola Marotta, Andrea Eccher, Mario Acernese.

Di seguito sono fornite le controdeduzioni (in corsivo blu) del proponente alle conclusioni espresse nei citati documenti.

Rapporto Istruttorio

Verifica rispetto agli strumenti di pianificazione comunale

A) In riferimento alla planimetria "15-018-H1_Figura0102.pdf", il rapporto istruttorio evidenzia le seguenti aree:

Il rapporto istruttorio elenca i vincoli urbanistici che insistono nelle aree percorse dal tracciato del metanodotto e nel suo tratto modificato in avvicinamento all'impianto di Solvay (punto 1) e nella porzione dell'area all'interno dell'area industriale Solvay dove è stata fatta una leggera modifica del perimetro dell'area serbatoi (punto 2). Si citano vincoli di natura paesaggistica (ambito costiero, fasce fluviali, complessi vegetazionali da conservare), di natura idraulica (aree a pericolosità idraulica elevata e molto elevata, aree esondabili, aree strategiche per interventi di prevenzione del PAI), zone di salvaguardia specifica (pozzi idropotabili, zone a Rischio di Incidente Rilevante, linea doganale, sismica), fasce di rispetto infrastrutturali (ferroviari, stradali, gasdotti).

Si fa presente che lo Studio Preliminare Ambientale presentato dal proponente descrive soltanto eventuali variazioni rispetto alla vincolistica già considerata nel progetto "Variante Progetto Rosignano", sia dovute alle modifiche progettuali, sia dovute a variazioni intervenute nella vincolistica stessa (Capitolo 3 dello Studio Preliminare Ambientale). Alcune situazioni vincolistiche erano inevitabilmente già interferite con il precedente tracciato (es. ambito fluviale, servitù stradali e ferroviarie, RIR): in ogni caso, al paragrafo 3.8 si elencano i vincoli interferiti nel

tratto di metanodotto in variante e si confermano le indicazioni di coerenza con la pianificazione vigente.

Per quanto riguarda le interferenze con aree a vincolo di salvaguardia per acque destinate al consumo umano, si segnala che, con riferimento alla Tavola G-4 del Regolamento Urbanistico di Rosignano, non si evidenziano criticità, in quanto:

- il tracciato delle condotte nel suo complesso (parte non modificata nell'attuale Revisione) attraversa "Aree della pianura costiera occidentale soggette ad ingressione di acque marine (zona molto vulnerabile)", ove non è consentita l'apertura di nuovi pozzi ed è regolamentato l'uso dei concimi chimici;*
- sono presenti 2 pozzi nelle vicinanze della modifica di tracciato, ma ad uso industriale/irriguo e non ad uso potabile;*
- sono presenti alcuni pozzi ad uso potabile nell'abitato di Fanfani, nelle vicinanze del tracciato già previsto nella Variante Progetto Rosignano e comunque distanti più di 200 m*

Per quanto riguarda la compatibilità con la vincolistica relativa all'assetto idraulico e idrogeologico, si rimanda al Paragrafo 3.1. del Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1 (di cui il presente elaborato costituisce l'Appendice A), relativo alla compatibilità con la realizzazione degli interventi di regimazione idraulica del Fiume Fine in corso di attuazione.

B) Aspetti urbanistici già evidenziati sul progetto di "Variante al progetti Rosignano"

Il rapporto istruttorio evidenzia che il prolungamento del Pontile Solvada di ml. 430 non risulta previsto nel Regolamento urbanistico. Secondo l'Allegato 5 delle "Norme tecniche di attuazione del Demanio M.mo" vigente non sarebbe ammesso per la zona FPI del "Porto Industriale" l'ampliamento delle concessioni esistenti ma sarebbero consentiti interventi per eventuali adeguamenti di impianti esistenti.

Piano Strutturale

Il prolungamento del Pontile Solvada e gli interventi in area costiera (posa delle tubazioni criogeniche all'interno dell'attuale pista tubi) non sono oggetto della modifica di cui al procedimento di esclusione da VIA. Tali interventi hanno già ottenuto pronuncia di compatibilità ambientale positiva con DEC-VIA 844/2010.

Rischio idraulico

La sussistenza del rischio idraulico nelle aree di progetto era già stata analizzata per il Progetto precedente "variante Progetto Rosignano". Il DEC-VIA emanato nel 2010 prescrive (prescrizione A.2) al proponente che la messa in esercizio dovrà avvenire solo quando l'Autorità di Bacino competente Toscana-Costa avrà rimosso, con atto specifico, l'attuale condizione di rischio idraulico dall'area di intervento, in seguito

agli interventi che saranno declinati in fase di ingegneria esecutiva, rendendola quindi compatibile con l'esercizio dello stesso terminale.

Considerazioni generali sugli elaborati tecnici

Reintroduzione dell'impianto di stoccaggio dell'etilene

Il rapporto istruttorio sostiene che la revisione proposta da Edison modifichi sostanzialmente il progetto sia dal punto di vista strutturale sia dal punto di vista gestionale; si elencano gli impatti negativi sull'ambiente, il paesaggio e la salute umana della reintroduzione dell'impianto di stoccaggio etilene nell'area di Vada.

La realizzazione della Revisione alla Variante al Progetto Rosignano non pregiudica la possibilità di dismettere e smantellare il terminale etilene attualmente gestito da INEOS S.p.A in un secondo tempo ed eventualmente anche a cura di un soggetto terzo, con la conseguente realizzazione dei benefici ambientali connessi (liberazione dell'area costiera con rinaturalizzazione di un'area industriale) in quanto non prevede opere che possano interferire con tale conversione. Ulteriori valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.3.

In ogni caso si fa presente che i profili di sicurezza legati al contemporaneo esercizio del terminale in progetto e di quello di etilene sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso.

Mancato rinnovo delle piste di conduzione delle condotte

Il rapporto istruttorio asserisce che il mancato rinnovo delle piste comporti la presenza sul tracciato esistente della linea dell'etilene e di quelle del GNL e che il proponente non abbia preso in considerazione gli effetti domino che potrebbero verificarsi in caso di incidente. Inoltre si evidenzia come la mancata sostituzione delle vecchie tubazioni, parzialmente in amianto, possa costituire un rischio per la salute (prescrizione 8 della precedente autorizzazione).

Il proponente ritiene che nessuno scenario domino che coinvolga le tubazioni GNL e di etilene sia credibile, in quanto le prime sono realizzate con tecnologia "pipe in pipe" ed interrato. In ogni caso si fa presente che i profili di sicurezza legati al contemporaneo esercizio del terminale in progetto e di quello di etilene sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso. Si fa in ogni caso notare che il progetto prevede lo smantellamento delle attuali tubazioni DN400 in amianto e la loro sostituzione con nuove condotte (per cui sono valide le prescrizioni relative).

Il carico di GNL su bettoline e autocisterne

Per quanto riguarda l'attività di carico e scarico di GNL su bettoline e autocisterne, nel rapporto istruttorio si evidenziano i seguenti punti:

- mancanza di chiarezza sulle modalità di stima della quantità di mezzi terrestri e marittimi previsti: in particolare non è chiaro se la stima effettuata dal proponente (32 bettoline/anno e 20 automezzi/giorno) rappresenti il massimo flusso strutturalmente possibile oppure si tratti di una stima di carattere commerciale.

Si vuole chiarire che le stime di traffico indicate nello Studio, che derivano da studi di mercato potenziale nell'area, rappresentano pertanto i valori stimati, che la società ritiene ragionevolmente rappresentativi del traffico massimo giornaliero che si avrà sull'impianto quando il mercato del GNL come combustibile alternativo sarà a regime. Tale mercato si stima che raggiungerà le condizioni di regime non prima del 2030. A titolo di esempio si informa che gli impianti attualmente operativi in Europa nel 2015 hanno avuto un traffico medio di circa 20 camion al giorno.

- mancanza di valutazione dei rischi incidentali sia interni (operazioni di carico GNL) sia esterni all'area (movimento dei mezzi)

Gli scenari di rischio legati alla movimentazione del GNL per effetto del servizio di caricamento su autobotte sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso.

- mancanza di quantificazione delle emissioni dovute al carico su autocisterne e delle possibili ricadute sulla qualità dell'aria

La quantificazione delle emissioni dovute alle autocisterne per il trasporto di GNL su gomma sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.1.

- mancanza di informazioni sulla possibilità di incremento delle emissioni fuggitive

All'interno dello Studio Preliminare Ambientale viene svolta un'analisi quantitativa relativa alle emissioni fuggitive (paragrafo 5.1.6).

Variazione del percorso della condotta criogenica

Per quanto riguarda la variazione del percorso della condotta criogenica, nel rapporto istruttorio si evidenziano i seguenti punti:

- avvicinamento della condotta criogenica all'abitato dei Polveroni con conseguente aumento dei rischi incidentali per l'abitato:

Il proponente ritiene che nessun rischio aggiuntivo sia credibile per l'abitato di Polveroni, cui il tracciato della condotta criogenica di trasferimento GNL viene avvicinato dalla modifica. Infatti, trattandosi di una condotta interrata pipe in pipe e interrata, nessuno scenario di incidente sulla condotta è credibile. La distanza con l'abitato di Polveroni rimane comunque al di sopra dei limiti imposti dalla normativa di sicurezza vigente (DM 15.08.2008), facendo riferimento alla normativa disponibile per i metanodotti. In ogni caso si fa presente che i profili di sicurezza legati alle tubazioni di trasferimento del GNL sono valutati nell'ambito del procedimento di

rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso.

- il nuovo percorso della tubazione insiste in parte sul sito contaminato di proprietà della Solvay e non sono state analizzate le potenziali interferenze con le matrici contaminate e le operazioni di bonifica.

Non si è a conoscenza di problematiche legate alla contaminazione delle aree interessate dalla modifica del tracciato oggetto del presente procedimento.. Gli interventi nelle aree oggetto di caratterizzazione ai sensi del D.Lgs, 471/99 sono già oggetto della prescrizione n. A19 del DEC-VIA 844/2010.

- Interferenza con le arginature previste nel progetto definitivo “regimazione idraulica del Fiume Fine- lotto 1 e lotto 4, primo stralcio” approvato con Deliberazione G.C. n. 149 del 22/5/2014.

L’analisi delle interferenze con le arginature previste nel progetto definitivo “regimazione idraulica del Fiume Fine- lotto 1 e lotto 4, primo stralcio” e sulle quali è stata dichiarata, con deliberazione G.C. n. 149/2014 la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza ai sensi dell’art. 21 del DPR 327/01 sono riportate nel Documento “Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni”, doc. D’Appollonia 16-851-H1, al Paragrafo 3.1.

- interferenza tra il nuovo tracciato delle condotte criogeniche oggetto della presente variante e le aree sulle quali è stata dichiarata, con deliberazione G.C. n. 149/2014 la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza ai sensi dell’art. 21 del DPR 327/01.

Si veda il punto precedente.

Trasporto su ferro

Si lamenta una carenza di analisi degli aspetti ambientali e incidentali collegati all’attività di trasporto GNL su ferrocisterna, per cui nello studio preliminare ambientale viene individuata un’area potenzialmente idonea.

Si chiarisce che la stazione di caricamento isocontainer su vagoni ferroviari (e non di trasporto su ferro come indicato) non è parte del progetto oggetto del procedimento. Qualora in futuro si dovesse delineare l’opportunità per il territorio e per la Società di realizzare tale soluzione, le modifiche impiantistiche e gli impatti relativi al nuovo servizio dovranno essere valutati e autorizzati a norma di legge.

Variate condizioni al contorno

Nel Rapporto Istruttorio si rileva una variazione di alcune condizioni rispetto alla precedente versione del progetto:

- stato dell’attività di bonifica dei suoli e della falda che insistono sull’area del progetto
- potenziali cause di incidenti derivanti da fattori esterni

Gli interventi nelle aree oggetto di caratterizzazione ai sensi del D.Lgs, 471/99 sono già oggetto della prescrizione n. A19 del DEC-VIA 844/2010.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso.

Messa in sicurezza idraulica del Fiume Fine

Il Rapporto Istruttorio fa presente che lo studio denominato "Progetto preliminare relativo alla regimazione del Fiume Fine", relativo al progetto "Variante al Progetto Rosignano", non sia stato oggetto di specifica valutazione da parte della Commissione Tecnica di verifica dell'Impatto ambientale.

Si evidenzia che, contrariamente a quanto citato dal proponente facendo riferimento allo studio dell'ing. Bottarelli inviato nel 2007, l'area interessata dal nuovo terminal di GNL rimane allagabile con T<200 anni anche dopo la realizzazione degli interventi del I lotto della regimazione idraulica del Fiume Fine, in esecuzione.

Il proponente intende chiarire che il procedimento in corso riguarda la valutazione dell'Assoggettabilità a VIA delle modifiche progettuali introdotte dal proponente. Non è prevista quindi in questa fase la presentazione del progetto definitivo delle opere di messa in sicurezza idraulica del Fiume Fine. Il Decreto VIA 844/10 impone al proponente di realizzare l'opera solo quando l'area sarà dichiarata esente da rischio idraulico dall'Autorità competente e demanda alla negoziazione tra proponente e Enti locali/Regione la ripartizione delle spese relative all'intervento, ivi inclusa la progettazione definitiva (prescrizione A2): l'accordo sulle modalità ed entità del finanziamento sarà necessariamente subordinato alla decisione del proponente di investire nella realizzazione del progetto.

Per quanto riguarda la persistenza della condizione di rischio idraulico sull'area di impianto dopo la realizzazione delle opere relative al I lotto di interventi, si chiarisce che lo studio dell'ing. Bottarelli dell'Aprile 2007, presentato come integrazioni alla documentazione istruttoria, asserisce che l'area dell'impianto non è allagabile nel caso sia già realizzato il terminale: infatti il modello di simulazione idraulica presuppone che sia già stata realizzata "la livellazione dell'area e la parziale colmatazione di una depressione posta tra la strada asfaltata di servizio dello stabilimento Solvay e l'attuale arginatura sul fiume Fine" che è parte del progetto del rigassificatore. Evidentemente questa condizione non può essere presa in considerazione nell'attuale progetto esecutivo di sistemazione idraulica del Fiume Fine che classifica pertanto l'area come tuttora allagabile.

Aspetti storico-paesaggistici

Il Rapporto Istruttorio giudica carente l'analisi degli impatti derivanti dal mantenimenti dell'esistente terminale etilene e della mancata rinaturalizzazione dell'area di Vada.

La realizzazione della Revisione alla Variante al Progetto Rosignano non pregiudica la possibilità di dismettere e smantellare il terminale etilene attualmente gestito da

INEOS S.p.A in un secondo tempo ed eventualmente anche a cura di un soggetto terzo, con la conseguente realizzazione dei benefici ambientali connessi (liberazione dell'area costiera con rinaturalizzazione di un'area industriale) in quanto non prevede opere che possano interferire con tale conversione. Ulteriori valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.3.

Rischio di incidente rilevante

Il Rapporto Istruttorio evidenzia il cambiamento del quadro legislativo in materia di sicurezza rispetto a quello vigente al momento del rilascio del NOF nel 2006 e pertanto sarebbe opportuno, in accordo con l'attuale normativa D.Lgs. 105/2015, valutare l'effetto domino derivante anche dalla reintroduzione dello spostamento dello stoccaggio dell'etilene in Vada.

Si tratta, ad avviso del proponente, di un fraintendimento concettuale: Il progetto di Edison non prevede la "reintroduzione" del terminale etilene, bensì l'assenza di ogni intervento rispetto alla situazione attuale. In ogni caso, si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15).

Aspetti vari

Gli estensori del Rapporto Istruttorio segnalano la mancata valutazione della modalità di gestione delle Terre e Rocce da scavo derivanti dalle attività di costruzione dell'opera in accordo con la normativa attualmente vigente. Non risultano inoltre valutazioni acustiche sui mezzi di cantiere ed i potenziali impatti sui recettori.

Per quanto riguarda l'assenza nello Studio Preliminare Ambientale delle valutazioni sulla Gestione delle Terre e Rocce da scavo, si fa presente che tale analisi è già prescritta al proponente in sede di progettazione definitiva (prescrizione A.15 del DEC-VIA 844/2010).

Per quanto riguarda le valutazioni acustiche sui mezzi di cantiere e i potenziali impatti sui ricettori, si fa riferimento al Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 4.3.

Parere tecnico del Raggruppamento temporaneo di professionisti ingg. Marotta, Eccher, Acernese su procedura di verifica assoggettabilità a VIA

L'8 febbraio 2016, la Giunta Comunale ha deliberato di fare proprio il parere tecnico su procedura di verifica assoggettabilità a VIA del progetto Edison redatto dal Raggruppamento temporaneo di professionisti ingg. Marotta, Eccher, Acernese (D.G.C. n.22).

Con la presente si vogliono fornire le controdeduzioni del proponente (in corsivo blu) alle conclusioni espresse nel citato parere.

1. Premessa

Si descrive il progetto nella sua configurazione aggiornata.

Si segnala che vengono citati come modifiche interventi non oggetto di variazione. Le modifiche al tracciato ferroviario, al Fosso Lupaio e al tracciato stradale all'interno del perimetro dello stabilimento erano già oggetto del progetto precedente, autorizzato con Decreto VIA 844/2010. Si vedano in proposito le integrazioni del proponente contenute nella Appendice B ("Progetto di sistemazione dell'area ex-SOC") del Report 01-516-H23 "Risposte alle Richieste di Chiarimenti e Integrazioni del Ministero dell'Ambiente – Aspetti Progettuali" e pubblicate per la consultazione pubblica e l'istruttoria tecnica sul sito del MATTM da novembre 2007.).

2. Modifiche significative apportate al progetto "Variante Rosignano"

Nel parere reso dal Raggruppamento temporaneo di professionisti vengono ribadite le principali modifiche al progetto del 2005 che ha ottenuto giudizio positivo di compatibilità ambientale: caricamento su navi, autobotti e ferrocisterne.

Si chiarisce che la stazione di caricamento isocontainer su vagoni ferroviari (e non di trasporto su ferro come indicato) non è parte del progetto oggetto del procedimento. Qualora in futuro si dovesse delineare l'opportunità per il territorio e per la Società di realizzare tale soluzione, le modifiche impiantistiche e gli impatti relativi al nuovo servizio dovranno essere valutati e autorizzati a norma di legge.

2.1. Nuova stazione di caricamento GNL su autocisterne

Il Raggruppamento temporaneo descrive la stazione di caricamento su autocisterne a progetto e sottolinea la necessità di valutazione da parte del proponente degli scenari incidentali introdotti dal nuovo servizio.

Si chiarisce che la stazione di caricamento isocontainer su vagoni ferroviari (e non di trasporto su ferro come indicato) non è parte del progetto oggetto del procedimento ne pertanto è prevista l'offerta del servizio di cui si chiede la valutazione.

2.2. Realizzazione di un'area di carico bettoline criogeniche sul pontile Solvada

Il Raggruppamento temporaneo descrive le modalità di caricamento del GNL su bettoline a progetto e sottolinea la necessità di valutazione da parte del proponente dei nuovi scenari incidentali.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alla movimentazione del GNL liquido per effetto del servizio di caricamento su bettoline.

2.3. Modifica dell'ubicazione dei serbatoi di stoccaggio

Il Raggruppamento temporaneo sottolinea la necessità di valutazione da parte del proponente dei nuovi scenari incidentali.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15).

2.4. Modifica del tracciato della tubazione criogenica

Il Raggruppamento temporaneo sostiene che la modifica del tracciato della tubazione criogenica comporti un avvicinamento al centro abitato di Polveroni e pertanto si ritiene necessaria la valutazione delle conseguenze.

Edison ha predisposto uno Studio Preliminare di Sicurezza relativo alle modifiche presentate che è stato inviato al CTR della Toscana e sarà oggetto di istruttoria tecnica ai sensi del D.Lgs. 105/15 (Seveso III). Tale studio dimostra che nessun rischio è credibile per l'abitato di Polveroni, cui il tracciato della condotta criogenica di trasferimento GNL viene avvicinato dalla modifica. Infatti, trattandosi di una condotta interrata pipe in pipe e interrata, nessuno scenario di incidente sulla condotta è credibile. La distanza con l'abitato di Polveroni rimane comunque al di sopra dei limiti imposti dalla normativa di sicurezza vigente (DM 15.08.2008), facendo riferimento alla normativa disponibile per i metanodotti.

2.5. Installazione di una nuova stazione di caricamento GNL su autocisterne

Il Raggruppamento temporaneo sostiene che l'installazione di una nuova stazione di caricamento GNL su autocisterne comporti nuovi scenari incidentali che devono essere valutati dal proponente.

Si veda risposta al punto 2.1.

2.6. Individuazione di un'area per il caricamento ferroviario del GNL

Il Raggruppamento temporaneo sostiene che il servizio di caricamento ferroviario del GNL comporti nuovi scenari incidentali che devono essere valutati dal proponente.

Si vuole chiarire che la stazione di caricamento isocontainer su vagoni ferroviari non è parte del progetto oggetto del procedimento. Qualora in futuro si dovesse delineare l'opportunità per il territorio e per la società di realizzare tale soluzione, le modifiche impiantistiche e gli impatti relativi al nuovo servizio dovranno essere valutati e autorizzati a norma di legge.

3. Assoggettabilità del progetto a VIA

Il Raggruppamento temporaneo sostiene che l'introduzione di nuove tipologie o modalità di accadimento di incidenti ipotizzabili dovuti alle modifiche costituiscono hanno conseguenti ripercussioni sulle persone e sull'ambiente che devono essere attentamente valutate e verificate. Si elencano i nuovi scenari incidentali (già citati nei punti precedenti) per i quali si richiedono approfondimenti anche ai sensi della normativa vigente sui rischi di incidenti rilevanti. Si puntualizza che si considera non accettabile l'invio della Dichiarazione di Non Aggravio di Rischio da parte del proponente. In conclusione il Raggruppamento tecnico ritiene che il progetto debba essere sottoposto ad una procedura di VIA.

Si condivide pienamente l'osservazione del Raggruppamento Tecnico relativa all'esigenza di un'attenta valutazione degli scenari incidentali legati agli interventi di progetto. Pur tuttavia, si vuole evidenziare che la sede per tale valutazione è quella del procedimento di rilascio di Nulla Osta di Fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, procedimento che la società ha avviato in data 15 aprile 2016 in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). si ritiene che le argomentazioni portate dal Raggruppamento Tecnico non siano pertinenti al presente procedimento ossia alla verifica di assoggettabilità a VIA

Regione Toscana

La Giunta Regionale, ai fini della dell'espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA relativo al progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano", propone al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di formulare al Proponente la richiesta di integrazioni.

Premessa

Si sottolinea come il mancato spostamento del terminale etilene rappresenti non solo una diminuzione degli impatti connessi alla cantierizzazione, ma anche una riduzione degli impatti positivi e la conseguente mancata rinaturalizzazione dell'area di Vada.

La realizzazione della Revisione alla Variante al Progetto Rosignano non pregiudica la possibilità di dismettere e smantellare il terminale etilene attualmente gestito da INEOS S.p.A in un secondo tempo ed eventualmente anche a cura di un soggetto terzo, con la conseguente realizzazione dei benefici ambientali connessi (liberazione dell'area costiera con rinaturalizzazione di un'area industriale) in quanto non prevede opere che possano interferire con tale conversione. Ulteriori valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.3.

1. *Aspetti programmatici*

Si chiede di chiarire come il proponente intenda porre la necessaria attenzione alle problematiche inerenti l'esercizio della pesca professionale in mare e di evidenziare se, a seguito della realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto di variante (in particolare l'aumento di traffico navale dovuto alle bettoline) si determinano modifiche/aumenti delle aree interdette alla navigazione e alla pesca.

Il proponente ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti sul traffico dei natanti o sulle attività di pesca rispetto al progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010. La realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto non dovrebbe comportare pertanto la modifica o l'aumento delle aree interdette alla navigazione e alla pesca, la cui determinazione è comunque di pertinenza dell'Autorità Marittima che si esprimerà con specifica ordinanza. Si veda a proposito anche il Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.2.

2. Aspetti progettuali

2.1 Le aree a progetto includono aree sono classificate dal PAI come aree a rischio idraulico, come anche riportato nello Studio Preliminare Ambientale del progetto in questione al Paragrafo 3.4.1.. All'interno di tale Studio, il proponente sostiene che *“le aree nelle quali è previsto il nuovo Terminale GNL, non risultano allagabili già a partire dalla realizzazione delle sole opere previste dal Lotto I”*. Dal momento che, secondo il Genio Civile, non risulta che l'attuazione degli interventi previsti nel I Lotto possa determinare significative mitigazioni del rischio e dell'attuale pericolosità del complesso industriale, viene chiesto al proponente di chiarire la suddetta affermazione ed evidenziare come il progetto tenga conto del rischio idraulico legato all'area.

Come già riportato in controdeduzione alle osservazioni del Comune di Rosignano, per quanto riguarda la persistenza della condizione di rischio idraulico sull'area di impianto dopo la realizzazione delle opere relative al I lotto di interventi, si chiarisce che lo studio dell'ing. Bottarelli dell'Aprile 2007, presentato come integrazioni alla documentazione istruttoria, asserisce che l'area dell'impianto non è allagabile nel caso sia già realizzato il terminale: infatti il modello di simulazione idraulica presuppone che sia già stata realizzata “la livellazione dell'area e la parziale colmatazione di una depressione posta tra la strada asfaltata di servizio dello stabilimento Solvay e l'attuale arginatura sul fiume Fine” che è parte del progetto del rigassificatore. Evidentemente questa condizione non può essere presa in considerazione nell'attuale progetto esecutivo di sistemazione idraulica del Fiume Fine che classifica pertanto l'area come tuttora allagabile. In ogni caso, si vuole sottolineare che il Decreto VIA 844/10 impone al proponente di realizzare l'opera solo quando l'area sarà dichiarata esente da rischio idraulico dall'Autorità (prescrizione A2).

2.2 Con riguardo alla modifica del tracciato della condotta criogenica per il trasporto del GNL, limitatamente al tratto in corrispondenza del Fiume Fine, si chiede:

- di integrare gli elaborati con indicazioni riguardanti le distanze, le cautele e le profondità previste per la realizzazione del tracciato nei confronti della presenza delle opere idrauliche del Fiume Fine e dello stesso corso d'acqua;
- di evidenziare il rispetto delle distanze di legge previste dal RD 523/1904 e dalla L.R 21/2012 rispetto al reticolo idrografico;
- di evidenziare, compatibilmente col livello di progettazione preliminare, come si prevede di garantire che la profondità di posa della condotta scongiuri ripercussioni sulla stabilità del fondo alveo e delle opere idrauliche del Fiume Fine.

Si veda a proposito il Paragrafo 3.1 del Documento “Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni”, doc. D'Appolonia 16-851-H1.

2.3 Si chiede di specificare le modalità di quantificazione dei mezzi previsti via terra e via mare dal progetto in esame, dal momento che non è chiaro se la stima fatta (35 bettoline all'anno e 20 mezzi al giorno autocisterne per trasporto su gomma GNL) sia il massimo flusso strutturalmente possibile oppure una mera stima commerciale.

Si vuole chiarire che le stime di traffico indicate nello Studio, che derivano da studi di mercato potenziale nell'area, rappresentano pertanto i valori stimati, che la società ritiene ragionevolmente rappresentativi del traffico medio giornaliero che si avrà sull'impianto quando il mercato del GNL come combustibile alternativo sarà a regime. Tale mercato si stima che raggiungerà le condizioni di regime non prima del 2030. A titolo di esempio si informa che gli impianti attualmente operativi in Europa nel 2015 hanno avuto un traffico medio di circa 20 camion al giorno.

2.4 Si chiede di analizzare le interferenze, segnalate dal Comune di Rosignano, tra il nuovo percorso delle condotte criogeniche oggetto della presente variante e le arginature previste nel progetto definitivo "regimazione idraulica Fiume Fine – lotto 1 e lotto 4 primo stralcio" approvato con Deliberazione G.C. n. 149 del 22/5/2014.

Si veda il punto 2.2.

2.5 Si chiede di analizzare l'interferenza, segnalata dal Comune di Rosignano, tra il nuovo tracciato delle condotte criogeniche oggetto della presente variante e le aree sulle quali è stata dichiarata, con deliberazione G.C. n. 149/2014 la pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza ai sensi dell'art. 21 del DPR 327/01.

Si veda il punto 2.2.

2.6 Si chiedono le valutazioni del proponente relativamente alla fattibilità della risoluzione delle interferenze evidenziate da ASA nel proprio contributo tecnico (nota del 28/01/2016), nonché dal Consorzio Aretusa nel proprio contributo tecnico (nota del 29/01/2016).

Parere di ASA

Presenza di interferenze del tracciato planimetrico delle tubazioni criogeniche con i servizi di acqua potabile, fognatura nera e un impianto privato del gas:

- Interferenza con acquedotto: attraversamento in prossimità della S.P Aurelia
- Interferenza con fognatura: in Via Pietrabianca/Via del Porto, S.P Aurelia e Via di Polveroni
- Interferenza con gasdotto: via del Porto

Parere di Aretusa

Presenza di un'interferenza tra il tracciato di condotte criogeniche e una condotta di acqua industriale di proprietà del consorzio Aretusa in corrispondenza della loc. Il Palazzo

Si prende atto dei pareri di ASA e Aretusa sulle interferenze. In fase di progettazione di dettaglio ASA e ARETUSA verranno coinvolte per quanto concerne il percorso delle nuove linee al fine di definire gli opportuni accorgimenti ed il rispetto delle normative vigenti.

2.7 Si chiede che il proponente dia puntuale risposta a quanto evidenziato nel parere del Comune di Rosignano Marittimo (nota del 09/02/2016), che si allega in copia alla presente, per quanto non già richiesto.

Si veda capitolo precedente del presente documento.

2.8 Devono essere forniti elementi di dettaglio in merito alla cantierizzazione della nuova postazione di caricamento GNL su autocisterne: layout dell'area, macchinari utilizzati, accorgimenti atti ad evitare contaminazioni del suolo e sottosuolo;

Si veda a proposito il paragrafo 3.2 del Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1.

3. Aspetti ambientali

3.1 Salute pubblica

Si chiede di dare risposta puntuale a quanto evidenziato dalla USL

Parere di Azienda USL Toscana Nord ovest

Il Gruppo Operativo NIP ritiene che il mancato spostamento del terminale etilene rappresenti non solo una diminuzione degli impatti connessi alla cantierizzazione, ma anche una riduzione degli impatti positivi e la conseguente mancata rinaturalizzazione dell'area di Vada.

La realizzazione della Revisione alla Variante al Progetto Rosignano non pregiudica la possibilità di dismettere e smantellare il terminale etilene attualmente gestito da INEOS S.p.A in un secondo tempo ed eventualmente anche a cura di un soggetto terzo, con la conseguente realizzazione dei benefici ambientali connessi (liberazione dell'area costiera con rinaturalizzazione di un'area industriale) in quanto non prevede opere che possano interferire con tale conversione. Ulteriori valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.3.

Il Gruppo Operativo NIP ritiene che l'introduzione di nuovi servizi di caricamento GNL su autobotte, ferrocisterne e bettoline comporti un aggravio di rischio di incidenti e un aggravio degli impatti ambientali.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente

(D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alla movimentazione del GNL liquido per effetto del servizio di caricamento su autobotte e su bettoline, mentre il caricamento di isocontainer su vagoni ferroviari non è parte del progetto oggetto.

In riferimento alla qualità dell'aria, l'utilizzo dei soli dati delle tre centraline presenti nel Comune di Rosignano non appare esauriente in quanto trattasi di dati non idonei ad una valutazione esaustiva. Si richiede la valutazione dell'impatto futuro mediante centraline dati provenienti da aree con caratteristiche equiparabili a quella in questione (attracco di navi equiparabili).

Si fa presente che i risultati dei monitoraggi delle centraline di qualità dell'aria del Comune di Rosignano sono stati impiegati per caratterizzare lo stato di fatto delle componenti ambientali ante operam. Non si comprende come possa giovare a tal fine utilizzare i dati di centraline lontane dalle aree in progetto.

La stima delle ricadute delle emissioni per effetto dell'attracco delle navi a progetto è stata fatta nel precedente Studio di Impatto Ambientale con simulazioni quantitative di dispersione atmosferica.

Nello Studio Preliminare Ambientale, che dà conto degli incrementi degli impatti atmosferici relativi alle sole modifiche progettuali, si evidenzia un aumento del traffico contenuto se confrontato con il traffico di metaniere e rimorchiatori associato alla Variante Progetto Rosignano, sulla cui compatibilità ambientale il Ministero dell'Ambiente ha espresso parere favorevole con DEC VIA 844/2010. Lo Studio conclude quindi che:

- l'incremento di traffico (in termini di accosti / anno) è esiguo: si stimano 35 bettoline / anno rispetto ai 500 mezzi / anno complessivi tra metaniere e rimorchiatori già previsti nel precedente progetto*
- i consumi di combustibile, e le conseguenti emissioni in atmosfera, variano in funzione delle potenze dei motori e sono, nel caso delle bettoline, sensibilmente inferiori rispetto a quelle delle metaniere.*

Complessivamente si può assumere che le emissioni delle bettoline incrementino di meno del 10 % le emissioni complessive valutate nell'ambito della "Variante Progetto Rosignano". In considerazione di quanto sopra esposto, si stima trascurabile l'incremento delle ricadute di inquinanti rispetto a quanto già valutato con apposita modellazione e oggetto di parere favorevole di compatibilità ambientale (DEC VIA 844 del 18 Novembre 2010)

Si vuole comunque far presente che lo studio ambientale non considera i benefici ambientali legati all'utilizzo del gas naturale liquido come combustibile per gli automezzi e le navi, che questo progetto rende possibile diversamente dal progetto originario del 2005. Come evidenziato dal Piano Strategico per l'uso del GNL, che ha appena terminato la fase di consultazione, l'uso del GNL consentirebbe una

significativa riduzione delle emissioni di inquinanti (gas serra, particolato, zolfo) e di rumore.

Si richiede approfondimento, con considerazioni anche di tipo quantitativo dell'analisi e della stima degli impatti connessi alla presenza dell'impianto di carico GNL su camion per il trasporto su strada e alla presenza delle bettoline per il trasporto di GNL via mare;

La quantificazione delle emissioni dovute alle autocisterne per il trasporto di GNL su gomma sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al paragrafo 2.1, anche con riferimento all'emissione di polveri sottili.

Si richiede approfondimento delle motivazioni che portano all'esclusione della possibilità di collisione tra vari mezzi utilizzati per il trasporto del GNL, delle misure di intervento in caso di incidente ed degli eventuali relativi impatti sulla salute della popolazione.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati al traffico delle autocisterne ai sensi della normativa vigente.

3.2 Ambiente idrico

3.2.1 Si chiede di integrare la documentazione relativa alla realizzazione del piazzale della stazione di caricamento GNL con elementi utili a valutare il sistema di raccolta e trattamento delle acque meteoriche ed il loro contributo quantitativo e qualitativo all'insieme dei reflui idrici previsti.

Si ritiene che le modifiche introdotte nell'attuale Revisione nell'area di impianto del Nuovo Terminale GNL (piazzale della stazione di caricamento GNL dove era previsto il serbatoio di stoccaggio etilene nella "Variante Progetto Rosignano") non incidano in modo significativo sulla quantità di acque meteoriche oggetto di smaltimento, in quanto le aree impermeabili non subiscono una sostanziale variazione.

La definizione di dettaglio dei sistemi di raccolta e trattamento delle acque meteoriche verrà condotta nella fase di progettazione più avanzata.

3.2.2 Considerata la riduzione dello scopo progettuale del procedimento in oggetto, rispetto alla versione precedente, che comporta la mancata realizzazione del terminale etilene, si chiede di:

- quantificare e dettagliare stagionalmente le riduzioni del prelievo di acqua dolce rispetto allo scenario precedente;

- specificare se il miglioramento dell'efficienza della sodiera Solvay, dovuta all'integrazione impiantistica con il terminale GNL, abbia come conseguenza anche una diminuzione dei prelievi di acqua dolce.

Tali valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al paragrafo 4.1.

Si chiede inoltre un aggiornamento del quadro di riferimento ambientale relativamente ai fiumi/torrenti ed agli acquiferi interessati dalla variante in oggetto.

Lo studio preliminare ambientale presentato nel corso della procedura riporta già l'analisi di qualità dei corpi idrici con dati recenti (fino al 2013): si veda il paragrafo 4.2.3.

- 3.2.3 Considerato che negli elaborati si evidenzia la presenza di una falda superficiale a circa 1,3 m dal piano campagna e di una falda profonda confinata che potrebbe presentare fenomeni di artesianesimo, che è previsto l'interramento delle tubazioni di GNL e la presenza della stazione di caricamento GNL su autocisterne e che gli elaborati non contengono specifiche indicazioni relative agli aspetti di tutela della risorsa idrica sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, si chiede di integrare la documentazione relativa alla caratterizzazione idrologica dell'area con specifiche considerazioni finalizzate alla tutela della risorsa idrica sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, secondo quanto indicato dalla normativa vigente (LR 20/2006, DPGR 46/R/2008).

Dall'analisi del progetto preliminare si evince che rispetto al progetto precedente, oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale positiva, le modifiche progettuali oggetto del procedimento in corso sono sicuramente migliorative per quanto riguarda la profondità degli interventi e quindi l'interferenza con le acque sotterranee. Infatti la profondità delle fondazioni del terminale di etilene era maggiore rispetto a quella delle pensiline delle baie di carico GNL; inoltre si fa presente che le modifiche del tracciato delle condotte criogeniche sono state eseguite per ridurre la profondità degli scavi che, lungo il tracciato originario, sarebbero state molto più profonde per effetto dell'attraversamento di un'area golenale prevista dal progetto di regimazione idraulica del Fiume Fine.

- 3.2.4 Alla luce dell'incremento di traffico marittimo dovuto al transito delle bettoline, si chiede di illustrare dettagliatamente tutte le misure previste dal progetto, volte a garantire la massima sicurezza della navigazione e delle operazioni di trasbordo del GNL e a preservare la qualità delle acque, in accordo con gli obiettivi del piano regionale di tutela delle acque e del piano di gestione del distretto dell'Appennino Settentrionale.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alla movimentazione del GNL liquido per effetto del servizio di caricamento su bettoline. Per quanto riguarda l'impatto del traffico delle bettoline sulla qualità delle acque, lo Studio Preliminare Ambientale rileva che non sussistono sostanziali impatti incrementali negativi dovuti alle 35 bettoline all'anno che attraccano al Pontile Solvada, rispetto al traffico attuale autorizzato con Dec- VIA 844

Si vuole comunque far presente che lo studio ambientale non considera i benefici ambientali legati all'utilizzo del gas naturale liquido come combustibile per gli automezzi e le navi, che questo progetto rende possibile diversamente dal progetto originario del 2005. Come evidenziato dal Piano Strategico per l'uso del GNL, che ha appena terminato la fase di consultazione, l'uso del GNL consentirebbe una significativa riduzione delle emissioni di inquinanti (gas serra, particolato, zolfo) e di rumore.

3.2.5 Si chiede di analizzare gli impatti causati dalla modifica del tracciato della condotta criogenica, dal momento che l'area è parzialmente interessata dal vincolo di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano, e di individuare eventuali misure di mitigazione.

Per quanto riguarda le interferenze già segnalate dal Comune di Rosignano, con riferimento alla Tavola G-4 del Regolamento Urbanistico di Rosignano, non si evidenziano criticità, in quanto:

- il tracciato delle condotte nel suo complesso (parte non modificata nell'attuale Revisione) attraversa "Aree della pianura costiera occidentale soggette ad ingressione di acque marine (zona molto vulnerabile)", ove non è consentita l'apertura di nuovi pozzi ed è regolamentato l'uso dei concimi chimici;*
- sono presenti 2 pozzi nelle vicinanze della modifica di tracciato, ma ad uso industriale/irriguo e non ad uso potabile;*
- sono presenti alcuni pozzi ad uso potabile nell'abitato di Fanfani, nelle vicinanze del tracciato già previsto nella Variante Progetto Rosignano e comunque distanti più di 200 m*

3.3 Suolo e sottosuolo – terre e rocce da scavo

3.3.1 Qualora la modifica del tracciato della condotta criogenica e la realizzazione della stazione di caricamento GNL su autocisterne comportassero movimentazione di terreno, si chiede di indicare il bilancio

delle terre e le stime circa i quantitativi complessivamente prodotti, evidenziando anche i volumi da scavare in aree interessate da procedimento di bonifica, i quantitativi e la loro destinazione, nonché il regime normativo di riferimento prescelto per il riutilizzo dei materiali medesimi.

Dall'analisi del progetto preliminare si evince che rispetto al progetto precedente, oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale positiva, le modifiche progettuali oggetto del procedimento in corso sono sicuramente migliorative per quanto riguarda il volume delle terre movimentate. Infatti la profondità delle fondazioni del terminale di etilene era maggiore rispetto a quella delle pensiline delle baie di carico GNL; inoltre si fa presente che le modifiche del tracciato delle condotte criogeniche sono state eseguite per ridurre la profondità degli scavi che, lungo il tracciato originario, sarebbero state molto più profonde per effetto dell'attraversamento di un'area golenale prevista dal progetto di regimazione idraulica del Fiume Fine.

In ogni caso, si fa presente che il Dec-VIA 844/10 prescrive già al proponente la caratterizzazione e la quantificazione delle terre e rocce da scavo (prescrizione A15)

3.4 Rifiuti e bonifiche

3.4.1 Si chiede di analizzare le potenziali interferenze del nuovo tracciato della condotta criogenica con le matrici contaminate e le stesse operazioni di bonifica.

Non si è a conoscenza di problematiche legate alla contaminazione delle aree interessate dalla modifica del tracciato oggetto del presente procedimento. Gli interventi nelle aree oggetto di caratterizzazione ai sensi del D.Lgs, 471/99 sono già oggetto delle prescrizioni n. A19 del DEC-VIA 844/2010.

3.4.2 Si chiede che il proponente, alla luce delle modifiche progettuali presentate, approfondisca la problematica relativa alla caratterizzazione ambientale dei terreni e delle acque sotterranee tenendo conto che l'area è soggetta alle procedure previste dalla normativa per i siti contaminati (D.Lgs. 152/06) di competenza comunale. Qualora si accerti la contaminazione dell'area, il proponente è tenuto alla bonifica della stessa prima preliminarmente alla realizzazione dei nuovi interventi.

Gli interventi nelle aree oggetto di caratterizzazione ai sensi del D.Lgs, 471/99 sono già oggetto delle prescrizioni n. A19 e A.22 del DEC-VIA 844/2010.

3.5 Atmosfera

3.5.1 Si chiede di quantificare le emissioni dovute alle autocisterne per il trasporto di GNL su gomma, anche in relazione al previsto percorso sul territorio e di specificare le conseguenti ricadute sulla qualità dell'aria.

Tali valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.1.

3.5.2 Si chiede di esplicitare se le nuove operazioni di carico previste dalla variante in esame comporteranno un incremento delle emissioni fuggitive.

Lo studio preliminare ambientale del proponente riporta già un'analisi quantitativa relativa alle emissioni fuggitive (paragrafo 5.1.6.).

3.5.3 La documentazione depositata dal proponente non contiene una quantificazione degli impatti alla luce delle modifiche previste dalla revisione del progetto. Si richiede uno studio degli effetti comportati da:

- incremento del traffico marittimo
- incremento del traffico terrestre
- mancata realizzazione del terminale etilene
- aumento delle emissioni di gas serra

Le valutazioni sugli impatti derivanti dagli incrementi del traffico marino e terrestre e relativo aumento delle emissioni sono riportate nello Studio Preliminare Ambientale e integrate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1.

La realizzazione della Revisione alla Variante al Progetto Rosignano non pregiudica la possibilità di dismettere e smantellare il terminale etilene attualmente gestito da INEOS S.p.A in un secondo tempo ed eventualmente anche a cura di un soggetto terzo, con la conseguente realizzazione dei benefici ambientali connessi (liberazione dell'area costiera con rinaturalizzazione di un'area industriale) in quanto non prevede opere che possano interferire con tale conversione. Ulteriori valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 3.2.

3.6 Rumore

- 3.6.1 Si chiede di integrare gli elaborati con specifiche valutazioni acustiche per la fase di cantiere, in particolare per la realizzazione della condotta criogenica che, in esito alla variante in esame, si avvicina all'abitato dei Polveroni.

Le valutazioni acustiche sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 4.2.

- 3.6.2 Con riguardo alla fase di esercizio e alla realizzazione della stazione di caricamento GNL su autocisterne, si chiede che il proponente specifichi:
- il tracciato seguito dalle autocisterne dall'uscita del parco industriale Solvay all'ingresso in autostrada;
 - il numero di autocisterne/ora che presumibilmente, nella situazione peggiorativa, percorreranno tale tracciato e presumibilmente in quali archi orari della giornata e/o in quali giorni della settimana;
 - una stima dell'incremento sonoro che le medesime provocheranno sulle varie infrastrutture percorse

Il tracciato seguito dalle autocisterne dall'uscita del parco industriale Solvay all'ingresso in autostrada è riportato in figura 2.9 dello Studio Preliminare Ambientale. Le valutazioni sul traffico di autocisterne e sulle relative emissioni acustiche sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 4.3.

4 OSSERVAZIONI ESPRESSE DA PRIVATI O ASSOCIAZIONI/COMITATI

Il Comitato invia una serie di osservazioni di carattere progettuale, ambientale e programmatico, connesse con la tematica della sicurezza e della salute pubblica. Di seguito vengono riportati alcuni chiarimenti da parte del proponente.

1) Obsolescenza della validità dei precedenti pareri di VIA

Essendo trascorsi più di cinque anni dal dall'emissione del parere favorevole di VIA per entrambe le precedenti versioni del progetto, si ritiene necessario avviare un nuovo procedimento di VIA per valutare le possibili ricadute sul piano ambientale e le criticità in termini di sicurezza dell'ultima versione del progetto.

Come anche riportato dall'osservante, il dettato di legge ex DLgs 152/2006 all'art 26, comma 6, indica che la decadenza del decreto VIA si applica soltanto ai procedimenti avviati dopo il gennaio 2008, quindi è escluso il procedimento relativo al progetto in questione.

2) Punti critici da approfondire nel nuovo procedimento VIA

Si sottolinea la necessità di sottoporre il progetto a nuova procedura VIA per esaminare tutte le criticità emerse nell'arco degli ultimi anni.

a) mancato collegamento con le problematiche dell'impianto etilene

L'abbandono della parte di progetto che riguarda l'etilene rispetto alle due precedenti versioni altererebbe il quadro complessivo delle compatibilità sul piano tecnico, della sicurezza e sul piano delle valutazioni socio-economiche. In particolare, si fa riferimento alla dismissione del serbatoio di etilene a singolo contenimento in favore della realizzazione di un serbatoio a doppio contenimento, che nella prima versione del progetto era prevista nel medesimo sito in cui è situato correntemente, mentre nella seconda versione era prevista all'interno dell'area industriale Solvay, con conseguente liberazione di un'area a valenza turistica e miglioramento del livello di sicurezza.

La realizzazione della Revisione alla Variante al Progetto Rosignano non pregiudica la possibilità di dismettere e smantellare il terminale etilene attualmente gestito da INEOS S.p.A in un secondo tempo ed eventualmente anche a cura di un soggetto terzo, con la conseguente realizzazione dei benefici ambientali connessi (liberazione dell'area costiera con rinaturalizzazione di un'area industriale) in quanto non prevede opere che possano interferire con tale conversione. Ulteriori valutazioni sono riportate nel Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appollonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.3.

Si segnala che la persistenza delle condizioni di sicurezza nell'esercizio dell'impianto di etilene nelle sue condizioni attuali (di cui l'osservante dubita) è garantita dall'applicazione del D.Lgs. 105/15.

b) La mancata realizzazione del tunnel di contenimento delle condotte criogeniche.

Data la vicinanza del tracciato delle condotte criogeniche agli insediamenti abitativi, si fa riferimento alla necessità di valutare in sede di VIA la mancata realizzazione del tunnel di contenimento delle condotte, nel tratto che parte dalla radice del pontile per circa 350 m, esplicitamente richiesta nei decreti VIA relativi alle prime due versioni del progetto.

Si fa presente che è obbligo del proponente ottemperare alle prescrizioni del DeC-VIA 844 (prescrizione n. A.6). È pertanto previsto uno studio di fattibilità, volto a definire la necessità o meno di un tunnel di contenimento delle condotte criogeniche: la realizzazione del tunnel sarà quindi legata all'esito di suddetto studio in accordo con l'Ente preposto alla verifica di ottemperanza della prescrizione sopracitata.

c) Incertezza nella definizione del tracciato e della tecnologia delle condotte criogeniche

Il tracciato risulterebbe essere modificato rispetto alla precedente versione del progetto e le condotte sarebbero collocate in prossimità del serbatoio di etilene. Si richiede la completa valutazione delle compatibilità, degli scenari incidentali, delle problematiche di rischio e di sicurezza, delle eventuali distanze e zone di esclusione e di tutte le misure che si rendono necessarie per la prevenzione del rischio industriale e la gestione di eventuali emergenze.

Infine si fa riferimento al fatto che gli impianti di Camisea (Perù) e Freeport (Texas, USA), citati nel progetto preliminare in merito all'utilizzo della tecnologia pipe-in-pipe, siano localizzati in una zona industriale ben delimitata e circoscritta, e non in aree aperte a flussi turistici e che attraversino strade e tratte ferroviarie.

Infine vengono sollevati dubbi in merito alla modalità di realizzazione delle condotte, in particolare:

- Nonostante il proponente affermasse che le condotte fossero interrato lungo tutto il percorso, il CTR nella relazione di accompagnamento al NOF (prot. N. 15380, punto 2.1.9. del 16/10/2006) aveva evidenziato la presenza di tratti fuori terra in corrispondenza degli attraversamenti stradali e ferroviari;
- Criticità relative ai soffiotti di collegamento per l'assorbimento delle dilatazioni termiche che potrebbero presentare problemi di infragilimento e per tale ragione, potrebbero non essere conformi alla norma UNI EN 1473.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alle tubazioni criogeniche di trasporto GNL.

Con riferimento alle osservazioni circa le modalità di realizzazione delle condotte si fa presente che nel Rapporto di Sicurezza del Settembre 2005, documento D'Appolonia No.05-384-H1, è riportato: "che negli attraversamenti stradali, ferroviari e fluviali (dove sono più

probabili lavori civili con utilizzo di macchine operatrici), la tubazione è protetta da un terzo tubo ventato, come previsto dal D.M. Ottobre 1984."

Si chiarisce che il terzo tubo non viene indicato come opera fuori terra, bensì come ulteriore sicurezza negli attraversamenti sopraccitati, durante l'attività di posa delle tubazioni interrato.

Per quanto riguarda il secondo punto, sempre nel citato rapporto di sicurezza sono descritte due tecnologie diverse per l'utilizzo delle tubazioni Pipe-in-Pipe. Una tecnologia prevede l'utilizzo dei soffietti interni, che comunque sono "in conformità alla norma EN10204:2004; type3.1.", l'altra prevede l'utilizzo di Invar ed isolante ad alta efficienza. Nel caso si adotti la prima tecnologia, richiamata dal MATTM, si fa notare come i soffietti non siano esterni ma invece interni al sistema. Anche nell'eventualità di uno scenario incidentale di fuoriuscita dalla tenuta del soffietto interno, la tubazione esterna criogenica (contenimento secondario) sarà comunque in grado di contenere la perdita.

d) Ambiente marino: criticità connesse alla batimetria dei fondali e alle zone di esclusione per la navigazione

Si evidenzia che il sistema di bassi fondali e scogli emergenti nota come "Secche di Vada" renda difficoltosa la navigabilità in relazione al traffico di navi metaniere, etiliniere, bettoline e rimorchiatori, a cui si aggiungono anche attività turistiche e attività di pesca, data la presenza dei porti turistici di Vada, Rosignano Cala Dei Medici e Cecina. Per la definizione delle zone di esclusione sarebbe utile anche il parere della Capitaneria di Porto di Livorno, che potrebbe esprimersi in sede di VIA. Se la zona di esclusione per il rigassificatore dovesse essere di 4 km, si determinerebbe, anche unitamente all'effetto di allungamento del pontile, una barriera invalicabile perpendicolare alla costa, che impedirebbe completamente la navigazione.

Si citano incidenti rilevanti verificatisi successivamente all'emissione del parere favorevole di VIA e si evidenzia la criticità legata alla dispersione degli inquinanti ad opera del moto delle eliche

I profili di sicurezza legati alla navigazione verranno disciplinati da apposite ordinanze della Capitaneria di Porto. Si segnala che nessuna modifica significativa al pontile è oggetto del presente procedimento: il proponente in ogni caso ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti del progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010 né con riferimento al traffico dei natanti né con riferimento alla movimentazione dei sedimenti in quanto le bettoline per il servizio di caricamento di GNL hanno un pescaggio inferiore a quello delle metaniere e tale da non causare dispersione dei sedimenti.

e) Ambiente marino: criticità connesse ai sedimenti inquinati

La descrizione fornita dal proponente circa le caratteristiche dei fondali marini della zona interessata sono giudicate insufficienti, soprattutto alla luce del fatto che si tratti di un'area contaminata dagli scarichi industriali degli impianti operanti nel polo Solvay. Si fa riferimento in particolare alle elevate concentrazioni di mercurio sui fondali marini, rilevate dall'Università

di Pisa e si evidenzia il fatto che, data la bassa profondità dei fondali, le eliche delle navi metaniere possano mettere in circolo tali contaminanti durante le manovre di accosto e distacco dal pontile.

Si veda punto precedente.

3) Riferimenti al Quadro Programmatico Nazionale, Regionale e Comunale

a) Per quanto concerne il Quadro Programmatico Nazionale, le osservazioni sono legate al fatto che sul territorio nazionale siano già presenti 3 impianti di rigassificazione, Panigaglia, Rovigo e Livorno e si sottolinea inoltre che, data l'eccedenza di capacità rispetto alle richieste del mercato, la costruzione di un ulteriore rigassificatore a Rosignano rappresenterebbe un inutile un costo per la collettività

b) Dal momento che anche per l'OLT di Livorno si prevede il servizio di rifornimento delle navi tramite bettoline, il rigassificatore di Rosignano potrebbe risultare ridondante

c) Si fa riferimento al fatto che la costruzione di un rigassificatore a Rosignano non rispetterebbe il criterio di equilibrio nella distribuzione degli impianti sul territorio nazionale, in quanto sono già presenti due rigassificatori in Toscana (a Panigaglia e Livorno);

Si ritiene che le valutazioni riportate nelle osservazioni non siano pertinenti ai fini del procedimento, in quanto la programmazione e pianificazione strategica compete all'esecutivo nazionale.

d) Viene richiesta la valutazione dell'aggravio del rischio derivante dall'esercizio di una stazione di carico GNL su TIR in prossimità di serbatoi contenenti GNL e di un uno stabilimento già a rischio di incidente rilevante

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati al caricamento di autocisterne (e non il carico di GNL su TIR).

e) Viene richiesta la valutazione dell'aggravio del rischio derivante dalla predisposizione di un eventuale piattaforma per il carico di GNL su vagoni ferroviari, in prossimità di serbatoi contenenti GNL e di un uno stabilimento già a rischio di incidente rilevante

Si chiarisce che la stazione di caricamento isocontainer su vagoni ferroviari (e non di trasporto su ferro come indicato) non è parte del progetto oggetto del procedimento. Qualora in futuro si dovesse delineare l'opportunità per il territorio e per la Società di realizzare tale soluzione, le modifiche impiantistiche e gli impatti relativi al nuovo servizio dovranno essere valutati e autorizzati a norma di legge.

f) Si richiede approfondimento delle caratteristiche ambientali e di sicurezza dei siti in questione, dal momento che impianti come quello a progetto si costruiscono solitamente su siti specifici esclusivamente dedicati alle attività previste.

In realtà l'art. 8 della legge n. 340/00, citato nelle premesse del DeC VIA844-2010 prevede esplicitamente, anzi incentiva individuando un procedimento autorizzativo semplificato: "l'uso o il riutilizzo di siti industriali per l'installazione di impianti destinati al miglioramento del quadro di approvvigionamento strategico dell'energia, della sicurezza e dell'affidabilità del sistema".

Per ciò che concerne il Quadro Programmatico Regionale e Comunale, non vi sarebbe coerenza con gli strumenti di pianificazione territoriale ed energetica della Regione Toscana, né con gli strumenti di pianificazione e programmazione territoriale del Comune di Rosignano (miglioramento della fruibilità turistica della zona litoranea, aumentare il livello di sicurezza in particolare del serbatoio di etilene e incrementare il livello occupazionale), soprattutto a causa del mancato spostamento del serbatoio di etilene.

Si fa presente che lo Studio Preliminare Ambientale presentato dal proponente descrive soltanto eventuali variazioni rispetto alla vincolistica già considerata nel progetto "Variante Progetto Rosignano", sia dovute alle modifiche progettuali, sia dovute a variazioni intervenute nella vincolistica stessa (Capitolo 3). Al paragrafo 3.8 si elencano i vincoli interferiti nel tratto di metanodotto in variante e si confermano le indicazioni di coerenza con la pianificazione vigente. Per quanto riguarda la coerenza con il Piano Energetico Regionale, si segnalano le recenti aperture dell'esecutivo regionale sul progetto.

4) Componente "Terrorismo"

Si asserisce che nelle precedenti versioni del progetto la tematica "terrorismo" era trattata soltanto nell'ultima delle prescrizioni emesse dal CTR in occasione del rilascio del NOF (prescrizione n.23 allegata al documento Prot.n. 15380 del 16/10/2006). Il proponente avrebbe quindi considerato quella del terrorismo come una tematica "minore", dando per scontata l'individuazione di opportune soluzioni e rimandando la trattazione dell' argomento al momento della redazione del RdS definitivo.

Edison ha predisposto uno Studio Preliminare di Sicurezza relativo alle modifiche presentate che è stato inviato al CTR della Toscana e sarà oggetto di istruttoria tecnica ai sensi del D.Lgs. 105/15 (Seveso III). La tematica del terrorismo, se ritenuta rilevante dall'Ente, verrà considerata in quella sede.

Si ritiene che la realizzazione del rigassificatore avrebbe delle pesanti ripercussioni sul turismo, sull'attività di pesca, sull'economia e soprattutto sulla navigabilità dell'area. Viene riportata una stima dell'interdizione marittima effettuata dall'Ing. Marotta. Secondo tale stima, l'allungamento del pontile e l'aumento del traffico navale dovuto alle bettoline e le metaniere trasportanti GNL, determinerebbero una barriera ortogonale alla linea di costa di circa 5 km, con conseguente limitazione della libertà di navigazione.

Si chiarisce che nessuna modifica alla infrastruttura marittima è oggetto del presente procedimento. D'altra parte il proponente ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti sul traffico dei natanti o sulle attività di pesca rispetto al progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010. La realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto non dovrebbe comportare pertanto la modifica o l'aumento delle aree interdette alla navigazione e alla pesca, la cui determinazione è comunque di pertinenza dell'Autorità Marittima che si esprimerà con specifica ordinanza. Si veda a proposito anche il Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.2.

INITINERE Prot. 0004161 del 18-02-2016

L'associazione culturale INITINERE, di concerto con ASD Unicornio, ASD Il Mandriolo, Associazione ASCA, GAPL, Legambiente e WWF di Livorno, invia una serie di osservazioni di carattere progettuale, ambientale e programmatico. Di seguito vengono riportati i chiarimenti puntuali da parte del proponente.

1) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: area non portuale

Si ritiene che la scelta del sito Vada-Rosignano per la realizzazione del rigassificatore non sia coerente con le disposizioni riportate nel "Documento di consultazione per una strategia nazionale sul GNL" pubblicato nel giugno del 2015 dal MiSE, in quanto, non trattandosi di un'area portuale ma prettamente industriale ed essendo situato a breve distanza dal terminale OLT di Livorno, non soddisfa i criteri individuati per la scelta dei porti in cui installare i serbatoi di GNL.

*L'osservazione non è pertinente in quanto il progetto non è costituito da un serbatoio di stoccaggio GNL finalizzato ai servizi di Small Scale LNG (oggetto del Documento di consultazione), ma si tratta di un rigassificatore per l'importazione di GNL che si profilerà come infrastruttura strategica in quanto consentirà la diversificazione e la sicurezza dell'approvvigionamento. Si evidenzia inoltre che ai sensi della Strategia Energetica Nazionale la selezione delle infrastrutture strategiche verrà effettuata attraverso procedure ad evidenza pubblica, secondo **criteri trasparenti e non discriminatori di costo-beneficio**, quali:*

- Minimizzazione degli impatti in tariffa, derivanti sia direttamente dalla realizzazione dell'infrastruttura stessa, sia dai conseguenti oneri di allacciamento e potenziamento della rete di trasporto;*
- Prestazioni tecniche (capacità di loading, reloading, volume di stoccaggio, contributo alla punta giornaliera);*
- Minore impatto ambientale e territoriale (riutilizzo di siti esistenti, accettabilità locale, utilizzo delle frigoriferie in loco per progetti integrati).*

2) Assenza del parere del consiglio superiore dei lavori pubblici necessario in area non portuale e non contigua ad area portuale

Non risulta necessario nel procedimento in corso il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

3) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: incompatibilità con il PIT della Regione Toscana

Il progetto non sarebbe conforme con l'elaborato "Documento di Piano" del PIT della Regione Toscana, in quanto risulterebbe mancare del requisito della qualità innovativa, con gli elaborati di Livello d'Ambito, in quanto il progetto non risulterebbe armonico con le dinamiche di trasformazione della piana di Rosignano-Vada e introdurrebbe un'ulteriore criticità d'ambito, con l'elaborato "Disciplina dei beni paesaggistici" al Capo III "Aree da tutelare per legge", artt. 3 e 15, relativamente al fatto che il progetto non incentivi alcun intervento alla riqualificazione paesaggistica e all'interferenza con l'area archeologica del porto e delle terme romane di San Gaetano, con l'elaborato "Allegato 3 - Progetto di fruizione lenta del paesaggio regionale".

Si segnala che l'approvazione del Piano di Indirizzo Territoriale (PIT) della Regione Toscana con valenza di piano paesaggistico è del Marzo 2015, dunque successiva all'elaborazione del progetto del Rigassificatore di GNL a Rosignano e successiva al Decreto VIA 844/2010.

Si segnala comunque che il progetto proposto da Edison è in linea con gli indirizzi strategici del piano in quanto capace di "sviluppare forti ed eccellenti funzioni industry oriented. Ad esempio la presenza dell'impianto energetico favorisce l'insediamento di nuove realtà imprenditoriali che sfruttano competenze anche già presenti sul territorio legate alla filiera dello Small Scale LNG (es. distributori C/LNG per autoveicoli; distributori LNG per mezzi navali; attività specialistiche legate alle nuove motoristiche; attività cantieristica navale innovativa; attività progettuali specialistiche) o legate all'industria criogenica (Es. PMI industria alimentare (catena del freddo); produzione di gas tecnici;).

4) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: mancata congruenza con i progetti di sviluppo del territorio

Il progetto non risulterebbe in linea con i recenti indirizzi espressi dal Comune di Rosignano con il progetto "Via della Costa Etrusca" e dalla Regione Toscana nel protocollo di intesa "per il rilascio e la valorizzazione dell'area costiera livornese"

Si segnala che il progetto non configura elementi di contrasto con il progetto del comune, essendo al di fuori dell'area industriale completamente interrato.

In ogni caso, in risposta ai punti precedenti, per quanto riguarda gli orientamenti della Regione si segnala la coerenza del progetto con l'Accordo di Programma per il rilancio competitivo dell'area costiera livornese tra: PCM, MiSE, MIT, MATTM, MLPS, Regione Toscana, Provincia Livorno e Comuni di Livorno, Collesalveti, Rosignano Marittimo e L'Autorità Portuale di Livorno e RFI. Nel dettato di tale accordo "Le parti promuovono e sostengono condizioni di efficientamento delle infrastrutture energetiche presenti e la realizzazione di nuove iniziative industriali sul territorio di riferimento volte a migliorare le condizioni ambientali, la sicurezza degli approvvigionamenti energetici ed a mantenere od innalzare la competitività dell'apparato produttivo, anche riconsiderando l'attuale parco centrali, a partire dal Polo Industriale di Rosignano Marittimo, Livorno e Collesalveti, con particolare riferimento alla loro alimentazione, configurazione e localizzazione, anche al fine di superare le diseconomicità nei costi di produzione di energia elettrica e vapore." Il progetto infatti contribuisce a tali obiettivi come dimostrato dallo "Studio di Impatto Socio Economico", Doc. Arcadis, luglio 2016, oggetto di integrazione documentale.

5) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: uso o riutilizzo di aree industriali

L'osservazione evidenzia che, nonostante la normativa di settore incentivi il riutilizzo delle aree industriali per la localizzazione dei rigassificatori di GNL, la realizzazione del terminale in un'area ad elevato rischio di incidente rilevante, caratterizzata da elevato impatto ambientale prodotto da altre attività industriali, andrebbe ad introdurre ulteriori criticità, dovute a:

- allungamento del pontile e aumento del traffico navale e terrestre

Si chiarisce che nessuna modifica alla infrastruttura marittima è oggetto del presente procedimento. D'altra parte il proponente ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti sul traffico dei natanti o sulle attività di pesca rispetto al progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010. La realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto non dovrebbe comportare pertanto la modifica o l'aumento delle aree interdette alla navigazione e alla pesca, la cui determinazione è comunque di pertinenza dell'Autorità Marittima che si esprimerà con specifica ordinanza. Si veda a proposito anche il Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.2.

- aumento della volumetria dell'approvvigionamento idrico e degli scarichi

Come riportato nello Studio Preliminare Ambientale, si ritiene che l'incremento nell'uso dell'acqua di mare ai fini di processo è trascurabile rispetto al progetto già autorizzato (rif. Paragrafo 2.6.2.3 dello Studio Preliminare Ambientale).

- aumento dell'impatto a mare e a terra su aree non industriali conseguentemente alla realizzazione di condotte criogeniche interrato e al traffico delle autocisterne.

Le tubazioni GNL sono realizzate con tecnologia "pipe in pipe" ed interrate quindi non hanno impatti ambientali in fase di esercizio.

Per quanto riguarda gli impatti del traffico delle autocisterne, lo Studio Preliminare Ambientale riporta alcune considerazioni relative all'impatto atmosferico e sulla componente rumore del traffico legato ai nuovi servizi. In particolare si evidenzia che si tratta di un traffico estremamente contenuto se confrontato con l'attuale presente nel polo industriale e nelle aree limitrofe normalmente relativo a mezzi meno potenti o più efficienti dal punto di vista della trazione. Lo Studio conclude quindi che:

- *Traffico terrestre: "il numero di mezzi è esiguo se confrontato con il traffico attuale dell'area (si stimano circa 200 mezzi / giorno per l'impianto Solvay); il percorso previsto dall'impianto al più vicino nodo autostradale non attraversa centri abitati e non è prossimo a potenziali ricettori. Sulla base di quanto sopra, si può concludere che l'incremento di traffico su strada previsto nell'attuale Revisione del progetto induce un contributo non significativo alle emissioni da traffico veicolare e quindi un impatto sulla componente di lieve entità."*

Ulteriori valutazioni sono riportate al Paragrafo 2.1 del Documento "Modifica alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1.

- aumento del rischio dovuto alla compresenza nello stabilimento di impianti in “Direttiva Seveso”

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alle attività nelle vicinanze del terminale.

- interferenze con aree contaminate: si afferma che il nuovo percorso della tubazione insiste in parte sul sito contaminato di proprietà della Solvay e che non siano state analizzate le potenziali interferenze di questa attività con le matrici contaminate e le operazioni di bonifica.

Non si è a conoscenza di problematiche legate alla contaminazione delle aree interessate dalla modifica del tracciato oggetto del presente procedimento. Gli interventi nelle aree oggetto di caratterizzazione ai sensi del D.Lgs, 471/99 sono già oggetto della prescrizione n. A19 del DEC-VIA 844/2010.

- criticità nella localizzazione dell'impianto in quanto costituirebbe impianto interconnesso agli impianti Solvay e quindi produrrebbe la necessità di un riesame di tutte le AIA già in essere.

Il coordinamento delle AIA sarà effettuato in fase di esercizio; non si prevedono criticità.

5) Carenza di ragioni nella scelta del sito di Vada-Rosignano rispetto ad altre soluzioni: riduzione dello scopo progettuale

L'osservazione verte sulla mancanza di strategicità industriale del progetto in assenza dell'integrazione con l'impianto etilene.

Il proponente ritiene che la valenza strategica del progetto prescinda la realizzazione della componente etilene. Infatti il terminale di rigassificazione aumenterà la capacità di importazione di GNL in Italia, contribuendo alla diversificazione delle fonti energetiche e all'aumento della Sicurezza di Approvvigionamento del Paese con un costo per il sistema di trasporto gas che ha ragioni di efficienza rispetto ad un progetto analogo realizzato in aree meno baricentriche rispetto ai centri di consumo.

Per quanto riguarda i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto, si fa presente che questi sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15).

7) 8) Carenza di elementi di valutazione del rischio e dell'impatto ambientale dell'incremento del traffico terrestre su autobotti

Carenza di elementi di valutazione del rischio e dell'impatto ambientale dell'incremento del traffico marino su bettoline

Richiesta di un procedimento di VIA volto a valutare l'incremento delle emissioni in atmosfera dovuto all'aumento di traffico terrestre su autobotti e del traffico marino su bettoline.

Per quanto riguarda gli impatti del traffico terrestre, si rimanda a quanto detto nel punto 5)

Per quanto riguarda gli impatti del traffico marino, lo Studio Preliminare Ambientale riporta alcune considerazioni relative all'impatto atmosferico del traffico legato ai nuovi servizi:

“complessivamente, considerando le potenze [dei mezzi impiegati] e fattori di emissioni standard di letteratura[...], si può assumere che le emissioni delle bettoline incrementino di meno del 10 % le emissioni complessive valutate nell’ambito della “Variante Progetto Rosignano. In considerazione di quanto sopra esposto, si stima trascurabile l’incremento delle ricadute di inquinanti rispetto a quanto già valutato con apposita modellazione e oggetto di parere favorevole di compatibilità ambientale (DEC VIA 844/10)”.

Ulteriori valutazioni sono riportate al paragrafo 2.1 del Documento “Modifica alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni”, doc. D’Appolonia 16-851-H1.

Per quanto riguarda l’impatto del progetto sulla Riserva Naturale Tomboli di Cecina si segnala che questa dista 800 m dalle aree interessate dal progetto. Non è quindi dovuta la valutazione di incidenza.

Per quanto riguarda l’impatto del progetto sul Santuario dei cetacei, si segnala che il DEC VIA 844/2010, alla prescrizione A37, riportava già le indicazioni di tutela espresse dal Comitato di Pilotaggio del Santuario. A tale prescrizione dovrà ottemperare il proponente.

9) incertezze del progetto sintetizzate al punto A6 “realizzazione del tunnel di contenimento delle condotte criogeniche”

La mancata conclusione dello studio di fattibilità non renderebbe valide le considerazioni relative al miglioramento della sicurezza e alla riduzione dei rischi e degli impatti visivi espresse nell’Appendice B – Stato di attuazione delle prescrizioni del DEC VIA 844/2010. Il progetto non risulterebbe conforme alla prescrizione di cui al punto A8, in quanto il tracciato attraverserebbe tratti stradali, ferroviari, il fiume Fine e Fosso Lupaio, avvicinandosi alle aree residenziali e produttive.

Si fa presente che è obbligo del proponente ottemperare alle prescrizioni del VIA (n. A.6). È pertanto in corso uno studio di fattibilità, volto a definire la necessità o meno di un tunnel di contenimento delle condotte criogeniche: la realizzazione del tunnel sarà quindi legata all’esito di suddetto studio in accordo con l’Ente preposto alla verifica di ottemperanza della prescrizione sopracitata.

10) Incompatibilità del progetto con le prescrizioni di cui al punto A8 “Sistemazione idraulica del F.Fine”

L’osservazione, non molto chiara, sostiene che la modifica progettuale di tracciato del metanodotto non rispetterebbe la prescrizione A8 del DeC VIA 844/2010 in quanto coinvolge una nuova parte di territorio e prevede l’attraversamento di strada, ferrovia, Fiume Fine e Fosso Lupaio in nuovi punti di attraversamento interessando la nuova viabilità della “Bretella Morelline-Spiagge Bianche” e avvicinandosi sia alle aree residenziali sia alle aree produttive in Loc. Polveroni senza essere stato sottoposto a valutazione di impatto ambientale (specie in termini di rischio idraulico).

Il proponente ha ipotizzato un tracciato per evitare l’area golenale prevista dal progetto di sistemazione idraulica del Fiume Fine in attuazione. Si fa presente che, le modalità di attraversamento verranno concordate con l’autorità di Bacino e con gli Enti interferenti.

MAURIZIO MARCHI - MEDICINA DEMOCRATICA Prot. 0004437 del 22-02-2016

L'associazione invia una serie di osservazioni di carattere progettuale ed ambientale, connesse con le tematiche della sicurezza e della salute pubblica riprese anche da:

- **M5S - Prot. 0004431 del 22-02-2016**
- **Maurizio Marchi - Prot. 0006988 del 14-03-2016**

Si fa presente che il testo delle osservazioni è praticamente identico in tutti i contributi citati; questi differiscono solo per alcuni aspetti minori.

Di seguito vengono riportati (in corsivo blu) i chiarimenti puntuali da parte del proponente.

1. Si richiede la sottoposizione del progetto ad un nuovo procedimento di VIA, in quanto difforme dalle precedenti versioni del progetto per le quali era stato emesso un parere favorevole di VIA.

Il proponente ritiene che le modifiche non comportino impatti aggiuntivi sostanziali. E pertanto ha avviato un procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA per tali modifiche.

Punti da 2. a 8.

Si ritiene che la realizzazione del terminale di rigassificazione andrebbe ad aumentare il rischio di incidenti rilevanti nell'area, e quindi non sia consentita la sua localizzazione accanto ad altri impianti Seveso.

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15). Il procedimento è stato avviato il 15 aprile 2016 e la documentazione istruttoria (Rapporto Preliminare di Sicurezza) è stata pubblicata il 23 maggio 2016 sul sito del Ministero dell'Ambiente. In esso sono valutati gli scenari di rischio legati alle attività e insediamenti nelle vicinanze del terminale, inclusi eventuali effetti domino.

9. Si fa presente che l'area è alluvionabile.

Per quanto riguarda la condizione di rischio idraulico sull'area di impianto, si vuole sottolineare che il Decreto VIA 844/10 impone al proponente di realizzare l'opera solo quando l'area sarà dichiarata esente da rischio idraulico dall'Autorità (prescrizione A2).

10. L'estensione del pontile comporta limitazione al turismo nautico e alla navigazione in generale.

Si chiarisce che nessuna modifica alla infrastruttura marittima è oggetto del presente procedimento. In ogni caso il proponente ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti sul

traffico dei natanti o sulle attività di pesca rispetto al progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010. La realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto non comporterebbe pertanto la modifica o l'aumento delle aree interdette alla navigazione e alla pesca, la cui determinazione è comunque di pertinenza dell'Autorità Marittima che si esprimerà con specifica ordinanza.

11. Si elencano incidenti coinvolgenti etileniere al Pontile Solvada.

Si prende atto.

12. e 13. si evidenzia la criticità legata alla dispersione degli inquinanti ad opera del moto delle eliche.

Il proponente in ogni caso ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti del progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010 né con riferimento al traffico dei natanti né con riferimento alla movimentazione dei sedimenti in quanto le bettoline per il servizio di caricamento di GNL hanno un pescaggio tale da non causare dispersione dei sedimenti.

14. Viene inoltre sottolineata la mancanza di coerenza con il Piano Regolatore del Comune di Rosignano che prevedeva "la liberazione da impianti industriali della zona compresa tra Valle Aurelia e il mare"

Il tratto in variante, oggetto del presente procedimento, non comporta elementi di contrasto con la pianificazione comunale (cfr. paragrafo 3.8 dello Studio Preliminare Ambientale presentato).

15. Si segnala la criticità dell'attraversamento del F. Fine

Si veda il paragrafo 3.1 del Documento "Modifica alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1.

16. Si segnala che il prelievo per la rigassificazione del GNL raddoppierebbe l'attuale prelievo di acqua di mare di Solvay, con i relativi impatti.

Si segnala che il prelievo di acqua di mare ai fini della rigassificazione era già previsto nel progetto originario, autorizzato con DEC-VIA 844-10.

17. Si enumerano le presenze stabili e occasionali a Rosignano e dintorni, definendole "popolazione più esposta all'alto rischio Solvay".

Si fa presente che i profili di sicurezza legati agli interventi a progetto sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana, in corso in accordo alla normativa vigente (D.Lgs. 105/15).

18. e 19. Si citano Piero Angela, Luttwak, Koel secondo i quali l'esplosione di una metaniera avrebbe effetti devastanti.

Si prende atto, ma si sottolinea che nessuna metaniera è mai esplosa. . In letteratura tecnica è riportato che più di 55,000 trasporti di GNL sono stati portati a destinazione con successo senza il verificarsi di un incidente che abbia provocato lo sversamento del carico (CEE, 2012).

20. 21. e 22. Si fa presente che sul territorio nazionale sono già presenti 3 impianti di rigassificazione: Panigaglia, Rovigo e Livorno (quest'ultimo sottoutilizzato) e si sottolinea inoltre che, data l'eccedenza di capacità rispetto alle richieste del mercato, la costruzione di un ulteriore rigassificatore a Rosignano rappresenterebbe un inutile un costo per la collettività.

Si ritiene che le valutazioni riportate nelle osservazioni non siano pertinenti ai fini del procedimento, in quanto la programmazione e pianificazione strategica compete all'esecutivo nazionale.

MARINA CALA DE' MEDICI Prot. 0006930 del 14-03-2016

L'Avv. Flavia Pozzolini, in qualità di Presidente del consiglio di Amministrazione della società Marina Cala de' Medici S.p.A., che gestisce l'omonimo porto turistico con 650 posti barca, invia al proponente le seguenti osservazioni di carattere progettuale ed economico.

Di seguito vengono riportati i chiarimenti puntuali da parte del proponente (in corsivo blu).

Si ritiene che a seguito della variante proposta la navigazione lungo la costa e quella di atterraggio e di uscita dal porto turistico di "Cala de' Medici" risulterebbe pesantemente condizionata se non addirittura impedita dal costante traffico di navi gasiere ed etilinarie al Pontile Solvay. L'allungamento del Pontile avviene tra i Porti turistici di Rosignano (c.a. 5 km a Nord), di Vada (c.a. 2 km a Sud) e di Cecina marina (c.a. 7 km a Sud). L'interdizione alla navigazione costringerebbero pertanto le imbarcazioni da diporto a lunghe deviazioni verso il largo, che potrebbero non essere effettuabili da molti natanti, con aggravio non tollerabile per l'economia turistica.

Si chiarisce che nessuna modifica alla infrastruttura marittima è oggetto del presente procedimento. D'altra parte il proponente ritiene che l'incremento di traffico dovuto al caricamento del GNL sulle bettoline non sia tale da modificare sostanzialmente gli impatti sul traffico dei natanti o sulle attività di pesca rispetto al progetto già autorizzato con DEC VIA 844/2010. La realizzazione degli interventi previsti dal presente progetto non dovrebbe comportare pertanto la modifica o l'aumento delle aree interdette alla navigazione e alla pesca, la cui determinazione è comunque di pertinenza dell'Autorità Marittima che si esprimerà con specifica ordinanza anche in sede di Nulla Osta di Fattibilità come correttamente riportato nelle premesse dell'osservazione, sia poi operativamente con specifica ordinanza. Si veda a proposito anche il Documento "Revisione alla Variante Progetto Rosignano - Risposta alle Richieste di Integrazioni", doc. D'Appolonia 16-851-H1, al Paragrafo 2.2.