

a.6

[Handwritten signature]



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

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

Parere n. ²⁴³⁸ del 23/06/2017

[Handwritten signature]

<p>Progetto:</p>	<p>Verifica di assoggettabilità a VIA, art.20 D.Lgs 152/2006 e s.m.i.</p> <p>Terminale di rigassificazione GNL di Rosignano Marittimo (LI) Progetto di "Revisione alla variante progetto Rosignano"</p> <p><i>ID_VIP 3225</i></p>
<p>Proponente:</p>	<p>Edison S.p.A.</p>

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]

[Handwritten initials]

B

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

VISTA la nota del 18/12/2015, acquisita al Prot. DVA-2015-31888 del 22/12/2015, con cui la Società Edison S.p.A. (d'ora in avanti Proponente) ha trasmesso alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) l'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano", situato nel Comune di Rosignano Marittimo, in Provincia di Livorno.

VISTO il Decreto favorevole di compatibilità ambientale DM n. 844 del 18/11/2010 relativo al "Progetto di variante del Terminale di Rigassificazione GNL di Rosignano Marittimo".

RICHIAMATO il Parere favorevole, con n° 46 prescrizioni, della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti CTVIA) n. 347 del 3/09/2009 su cui è basato il succitato DM n. 844 del 18/11/2010.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale" e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69".

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

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008.

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS Prot. GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008.

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n. 91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 91: disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea" ed in particolare l'art.12, comma 2".

VISTO il D.M. n. 308 del 24/12/2015 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione di competenza statale".

VISTA la nota Prot. DVA-2016-2170 del 29/01/2016 della DVA acquisita dalla CTVIA con Prot. n. 0000363/CTVA del 2/02/2016, con cui la stessa DVA comunica l'esito positivo in merito alla procedibilità dell'istanza di assoggettabilità a VIA del progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" ed ha inviato alla CTVIA la documentazione tecnica composta da Progetto Preliminare, Studio Preliminare Ambientale e Dichiarazione di Non Aggravio di Rischio ai sensi dell'art. 18 del D.Lgs. 105/15 e s.m.i,

successivamente integrato, su richiesta del Comitato Tecnico della Regione Toscana, dal Rapporto Preliminare di Rischio.

PRESO ATTO che con nota Prot. n. 0000449/CTVA del 08/02/2016 del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS è stato nominato il Gruppo Istruttore (d'ora in avanti G.I.) ai fini dell'espressione del parere di compatibilità ambientale.

PRESO ATTO che la DVA in data 7 gennaio 2016 ha provveduto, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. a pubblicare sul portale delle Valutazioni Ambientali VAS-VIA l'avviso relativo all'avvio del procedimento e dell'avvenuto deposito della documentazione tecnica, ai fini della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni.

VISTA la documentazione presentata dal Proponente con la nota Prot. LNG/06-15/ER-mb del 18/12/2015, acquisita al Prot. DVA-2015-0031888 del 22/12/2015, che si compone dei seguenti elaborati:

- 1) Elab. Q521RGKJ001 – Relazione principale;
- 2) Allegato A: Elenco apparecchiature di processo;
- 3) Allegato B: Elenco apparecchiature ausiliarie;
- 4) Allegato C: Relazione Geotecnica Tomo1 – Caratterizzazione dei terreni;
- 5) Allegato D: Rapporto su indagine geofisica del fondale marino;
- 6) Allegato E: Parere tecnico su installazione tubazioni addizionali su pontile esistente;
- 7) Elab. Q521BOUC001_Rev.00 – Serbatoio GNL;
- 8) Elab. Q521IDKM001_Rev.02 – Plant layout;
- 9) Elab. Q521IDNM001_Rev.03 – Fixed Fire Fighting Systems;
- 10) Elab. Q521INUM001_Rev.01 – Preliminary Routing Unloading Lines;
- 11) Elab. Q521PLKC001_Rev.02 – General layout;
- 12) Elab. Q521PLKC002-Rev.00 - Carta_Batimetrica;
- 13) Elab. Q521PLKC003 – Nuovo Molo GNL – vista di insieme;
- 14) Elab. Q521PLKC004-Rev.00 - Carta_Morfologica;
- 15) Elab. Q521STBK001_0 – Circuito Acqua Mare – marcia invernale;
- 16) Elab. Q521STBK002_0 – Circuito Acqua Mare – marcia estiva;
- 17) Elab. Q521STUK001_0 – PFD Import Terminal;
- 18) Elab. Q521STUK002_0 – PFD Trucks Loading Station;
- 19) Elab. Q521STUK003_0 – PFD Small_Ship_Loading_Station;
- 20) Elab. Q521SUKE001_0 – Schema elettrico unifilare;
- 21) Elab. 15-018-H1: Studio Preliminare Ambientale e relative Figure Allegate;
- 22) Appendice A: Decreto DEC-VIA n.844 del 18 novembre 2010;
- 23) Appendice B: Stato di attuazione delle prescrizioni del DEC-VIA844/10.

VISTA la nota della Prot. n. 0004007 del 17/02/2016 della DVA, acquisita dalla CTVA con Prot. n. 0000575/CTVA del 17/02/2016, con cui la stessa DVA trasmette la nota della Regione Toscana Prot. n. 00400097 del 12/02/2016, già acquisita al Prot. n. 0003709 del 12/02/2016, con cui comunica il concorrente interesse regionale finalizzato all'integrazione del membro regionale nel G.I.

PRESO ATTO che il giorno 20 aprile 2016 il G.I., dopo una preliminare analisi di tutti gli elaborati di progetto, ha effettuato un sopralluogo sulle aree oggetto di intervento nel corso del quale sono emerse alcune problematiche tali da determinare la formulazione di una richiesta di integrazioni e approfondimenti tematici, così come di seguito esplicitati, necessari ai fini del corretto compimento delle attività istruttorie.

CONSIDERATO che, a valle del sopralluogo, la Commissione VIA ha ritenuto necessario formulare una richiesta di integrazione della documentazione istruttoria ai sensi dell'articolo 20 comma 4 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i., trasmessa alla DVA con nota protocollo CTVA- 18185 del 11/07/2016. La richiesta di integrazioni è stata trasmessa dalla DVA alla società Proponente con nota protocollo DVA-2016-0018573 del 14/7/2016

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con nota Prot. DVA-0018573 del 14/07/2016 (Prot. n. 0002566/CTVA del

14/07/2016) ha richiesto al Proponente integrazioni alla Studio di Impatto Ambientale e alla documentazione progettuale, sulla base della nota Prot. 00018185/CTVA dell'11/07/2016, attraverso n. 9 specifiche richieste di approfondimento formulate in esito alla fase istruttoria fino ad allora espletata in recepimento anche delle osservazioni preliminari di cui alla nota Prot. n. AOOGR_0191451 del 12/05/2016 della Direzione Ambientale ed Energia della Regione Toscana, acquisita con Prot. DVA 0012915 del 12/05/2016, nel seguito esplicitate:

Quadro di riferimento programmatico

1. *Si richiede al Proponente un 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 e traffico delle autocisterne e delle bettoline per il trasporto di GNL via mare. In particolare si richiede 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, questo anche in relazione alla introduzione delle polveri ultrafini tra il gruppo dei cancerogeni di gruppo 1 (IARC).*
 - *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, con particolare riferimento agli impatti sull'esercizio della pesca professionale in mare, sulla sicurezza della navigazione e sulla 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.*
2. *Si richiede al Proponente una valutazione della compatibilità delle modifiche progettuali oggetto del procedimento in corso con lo spostamento del serbatoio di etilene dall'area di San Gaetano all'interno del parco industriale di Rosignano Solvay, da effettuarsi anche in un secondo tempo, eventualmente anche ad opera di un soggetto diverso dal Proponente.*
3. *Dovranno essere fornite le controdeduzioni alle osservazioni pervenute pubblicate sul sito <http://www.va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/156/2645> in accordo all'art. 24 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii., con particolare riferimento a quanto evidenziato nel parere del Comune di Rosignano Marittimo (Rif. nota del 9/02/2016) ed ai pareri allegati alla nota Prot. AOOGR_0191451 del 12/05/2016 della Regione Toscana.*

Quadro di riferimento progettuale

4. *In riferimento alla modifica del tracciato della condotta criogenica per il trasporto del GNL, limitatamente al tratto in corrispondenza del Fiume Fine e compatibilmente con il livello progettuale disponibile, si richiede:*
 - *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, 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;*
 - *di analizzare le interferenze, segnalate dal Comune di Rosignano, tra il nuovo percorso della condotta criogenica oggetto della presente variante e le arginature previste nel progetto definitivo "Regimazione idraulica Fiume Fine – Lotto 1 e Lotto 4 Primo Stralcio" e le aree sulle quali è stata dichiarata pubblica utilità (Deliberazione G.C. n. 149 del 22/5/2014).*
5. *Dovranno essere forniti elementi di dettaglio in merito alla cantierizzazione della nuova postazione di caricamento GNL su autocisterne e piattaforma di carico GNL presso il pontile: layout dell'area, macchinari utilizzati, accorgimenti atti ad evitare inquinamenti.*

6. Si richiede di dare evidenza che la posa delle tubazioni criogeniche di GNL, anche senza la sostituzione delle tubazioni di etilene gassoso, possa avvenire nell'attuale pista tubi recintata, senza ulteriore consumo di suolo.

Quadro di riferimento ambientale

7. 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.

8. Si chiede di integrare gli elaborati con valutazioni acustiche compatibili con il livello progettuale del procedimento in corso, relative alla fase di cantiere, in particolare per la realizzazione della condotta criogenica che, in esito alla variante in esame, si avvicina all'abitato dei Polveroni.

9. Con riguardo alla fase di esercizio e alla realizzazione della stazione di caricamento GNL su autocisterne, si chiede che il Proponente specifichi:

- 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.

PRESO ATTO che il giorno 27 luglio 2016 si è tenuta presso la DVA una riunione con il Comune di Rosignano Marittimo a cui ha partecipato anche il G.I.

CONSIDERATO che, con nota Prot. n. 0020682 dell'8/08/2016, acquisita al Prot. n. 002947/CTVA del 26/08/2016, la DVA ha trasmesso alla CTVA le integrazioni documentali presentate dal Proponente in data 03/08/2016 con Prot. LNG/20-16/ER-mb, già precedentemente trasmesse direttamente dal Proponente alla CTVA ed acquisite al Prot. n. 0002826/CTVA del 4/08/2016, che si compongono dei seguenti elaborati:

- 1) Studio di Impatto Socio-Economico;
- 2) Risposta alle Richieste di Integrazioni, inclusiva di "Controdeduzioni alle Osservazioni Pervenute" (appendice A).

PRESO ATTO che il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" prevede, nella sua configurazione originaria prospettata dal Proponente, le seguenti modifiche rispetto a quanto oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale favorevole DVA-DEC-000844 del 18/11/2010:

- installazione di una stazione di caricamento GNL su autocisterne all'interno dell'area di impianto;
- adeguamento della piattaforma di attracco/ormeggio presso il Pontile Solvada ai fini dell'installazione di un sistema di caricamento GNL su bettoline;
- riduzione dello scopo progettuale, in quanto non sono più previste: a) la realizzazione del nuovo Terminale Etilene; b) la costruzione delle relative condotte criogeniche; c) lo smantellamento dell'esistente Terminale Etilene di Vada;
- modifica al tracciato delle pipeline criogeniche per il trasporto del GNL dal pontile al Terminale GNL, limitatamente al tratto corrispondente all'attraversamento del Fiume Fine.

PRESO ATTO che sulla base del progetto così modificato, il CTR ha emesso, nella seduta del 14 marzo 2017 (CTR_NOF 7150 del 20/03/2017), parere favorevole al rilascio del Nulla Osta di Fattibilità in accordo alla normativa Seveso (D.Lgs. 105/15 e s.m.i.), esattamente come comunicato con l'osservazione del sig. Augusto Menconi del 18/04/2017 acquisita al prto. DVA-9334 del 19/04/2017.

PRESO ATTO che il Proponente ha fornito riscontro alle richieste di integrazioni formulate con nota Prot. DVA-0018573 del 14/07/2016, come sintetizzato più avanti nel parere.

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni e i pareri espressi sulla documentazione inviata contestualmente all'istanza ai sensi dell'art. 20, comma 3 del D.Lgs. n.152/2006 e s.m.i. dai soggetti di seguito elencati:

N.	Ente/soggetto	Data (della nota inviata dall'Ente/soggetto)	Prot. DVA/CTVA
1	Comune di Rosignano Marittimo	- Prot. n. 11810 del 10-03-2016 Prot. n. 7882 del 18-02-2016 Prot. n. 7540 del 17-02-2016	DVA-2016-0008406 del 29-03-2016 DVA-2016-0006803 del 10-03-2016 DVA-2016-0004247 del 19-02-2016 DVA-2016-0004012 del 17-02-2016
2	Regione Toscana	Prot. n. 21761 del 17/05/2016	DVA-2016-13391 del 17/05/2016
3	Circolo Nautico Vadese	Prot. n. 23/11 del 18-02-2016	DVA-2016-0005374 del 29-02-2016
4	ININTINERE	-	DVA-2016-0004161 del 18-02-2016
5	Augusto Menconi-Comitato Per il No al Rigassificatore a Rosignano	-	DVA-2016-0004024 del 17-02-2016
6	Maurizio Marchi - Medicina Democratica	- -	DVA-2016-0006988 del 14-03-2016 DVA-2016-0004437 del 22-02-2016
7	Movimento 5 Stelle	-	DVA-2016-0004431 del 22-02-2016
8	Flavia Pozzolini -Marina Cala De' Medici	- -	DVA-2016-0006930 del 14-03-2016 DVA-2016-0004161 del 19-02-2016

CONSIDERATO che il parere della Regione Toscana datato 17 maggio 2016 è stato oggetto di attenta valutazione nel corso dell'istruttoria, e che di esso si è tenuto conto nella richiesta di integrazioni al Proponente, nelle valutazioni della documentazione tecnica trasmessa e nella stesura del presente parere.

CONSIDERATO che il Nucleo Regionale di Valutazione della Regione Toscana, pur valutando positivamente l'intenzione del Proponente di spostare il Terminale di Etilene all'interno dello Stabilimento Solvay, nella seduta del 12/06/2017 ha emesso il proprio **parere negativo** con atto n. 146 e che detto parere è stato acquisito dalla scrivente CTVA con Prot. n. 001931 del 14/06/2017.

EVIDENZIATO, in concreto, che il **parere negativo** n. 146 del Nucleo Regionale di Valutazione della Regione Toscana riporta il dettaglio di tutti i pareri espressi nell'ambito dell'endoprocedimento regionale in accordo alla LR 10/2010 che norma lo svolgimento delle istruttorie in materia di VIA statale.

Nel caso di specie i diversi Settori degli Enti Locali interessati dall'endoprocedimento hanno valutato che:

1. Dal punto di vista programmatico non vengono ravvisate criticità (anche la Direzione Ambiente ed Energia – Settore Energia ed Inquinamenti conferma che *“pur non rientrando nelle priorità del PAER, va comunque detto che non vi è un particolare diniego alla realizzazione di un secondo rigassificatore, oltre all’esistente OLT”*).
2. Dal punto di vista progettuale, il Genio Civile fornisce indicazioni per la risoluzione delle interferenze con il reticolo idrografico e con le aree a pericolosità idraulica.
3. Dal punto di vista del rischio industriale, viene preso atto del rilascio del parere favorevole al Nulla Osta di Fattibilità.
4. Dal punto di vista ambientale:
 - Sulla risorsa idrica, il settore regionale di riferimento ha ritenuto opportuno che le indicazioni circa il riuso delle acque di raffreddamento che verrebbero risparmiate dall’integrazione energetica del progetto GNL con il polo industriale vengano fornite in questa fase.
 - Sulla componente atmosfera si è ritenuto che la documentazione progettuale non sia esaustiva perché *“...le integrazioni prodotte dal Proponente constano a differenza degli studi richiesti (Cfr: simulazioni modellistiche di dettaglio che sono state richieste con prescrizioni nel Dec. VIA 844/2010, da ottemperare prima dell’autorizzazione all’esercizio) in valutazioni, generiche e non di dettaglio, sulle sole variazioni dovute al nuovo progetto...”*. Ugualmente si è ritenuto che le integrazioni presentate in merito al traffico terrestre risultano apportare informazioni molto limitate: anche se *“...si deve necessariamente assumere che l’impatto corrispondente non sia rilevante alla luce del modesto traffico di mezzi ipotizzato...”*.
 - Sulla componente rumore, le infrastrutture di trasporto, le Aree protette, i settori regionali competenti non evidenziano particolari problematiche.
 - Sulla componente marina, il settore di competenza impartisce prescrizioni relative agli accorgimenti per evitare spandimenti, in vista dell’aumento del traffico marittimo dovuto alle attività delle bettoline; inoltre vengono evidenziate necessità di monitoraggi.
 - Con riferimento alla componente rifiuti e bonifiche vengono impartite prescrizioni relative all’eventuale contaminazione dell’area.
 - Viene rilevato che non sono state fornite informazioni richieste relative ai materiali di scavo (Cfr. Con parere della Regione Toscana del 12/05/2016 è stato richiesto il bilancio delle terre, differenziando i quantitativi tra area impianto e condotte ed evidenziando anche i volumi da scavare in aree interessate da procedimento di bonifica, i quantitativi e le destinazioni a riutilizzo in cantiere, gli eventuali esuberi e la loro destinazione; è stato richiesto inoltre di analizzare le potenziali interferenze di questa attività con le matrici contaminate e le stesse operazioni di bonifica).
 - Sulla componente paesaggio la valutazione del settore regionale di competenza evidenzia che *“...la proposta di stralcio della dismissione del terminale Etilene di Vada costituisce una scelta progettuale peggiorativa...”*; in merito alle integrazioni fornite dal Proponente nel marzo 2017 circa la disponibilità alla realizzazione dello spostamento, il Servizio “conferma le valutazioni” in quanto lo spostamento e il conseguente recupero paesaggistico dell’area di Vada è subordinato a *“motivazioni che non sono di natura paesaggistica”*.
 - Sulla componente salute pubblica il settore regionale di competenza asserisce ancora che *“...le modifiche della variante di cui all’oggetto sono peggiorative...”*; non sono riportati aggiornamenti eventualmente emessi dopo le integrazioni volontarie del Proponente del marzo 2017.

PRESO ATTO di tutto ciò, *“...alla luce della documentazione complessivamente depositata...”*, il Nucleo di Valutazione conclude rilevando *“...lacune e criticità, soprattutto rispetto alla tematica degli impatti sull’atmosfera e sulla gestione dei materiali da scavo...”*.

Mentre sulla tematica del Terminale di Etilene *“...osserva che quanto proposto e suggerito dal Proponente nelle integrazioni [fornite a marzo 2017] riguarda aspetti di natura strategica ed economica e non ha carattere tecnico, rimandando in un’ottica di bilancio costi/benefici del progetto, [...] gli impatti positivi dovuti allo spostamento del terminale etilene a successivi progetti ancora da definire...”*.

In conseguenza di ciò ritiene che “...sotto il profilo prettamente tecnico tale elaborato non costituisce una integrazione progettuale al presente procedimento, poiché non configurabile come una progettualità diversa da quella già presentata ma solo una dichiarazione di intenti che non costituisce progetto sul quale possa essere espresso un parere tecnico...”.

In conclusione “...la mancata previsione del suddetto spostamento del serbatoio etilene, in termini di specifici elaborati progettuali ed ambientali, determina un peggioramento del bilancio degli impatti positivi/negativi...”. Valutando pertanto “...che sia necessario, nell'ambito del procedimento di verifica in esame la valutazione contestuale degli interventi effettivamente previsti dal Proponente nonché della delocalizzazione del terminale etilene all'interno di un nuovo sito posto nello stabilimento Solvay...” ritiene quindi in conclusione necessario **adottare l'espressione di un parere negativo in merito al progetto oggetto del presente procedimento in quanto, pur valutando positivamente l'intenzione del Proponente di spostare il terminale etilene all'interno dello stabilimento Solvay, il medesimo non ha presentato elaborati progettuali ed ambientali a supporto di tale intenzione...**”.

VALUTATO a riguardo che le conclusioni del Nucleo di Valutazione non appaiono condivisibili in quanto:

1. Con riferimento alle lacune relative agli impatti sull'atmosfera, si ritiene che le integrazioni fornite dal Proponente ad agosto 2016 siano più che sufficienti per la valutazione degli impatti incrementali delle modifiche progettuali introdotte dalla revisione progettuale oggetto del procedimento. Se invece il riferimento alla carenza delle informazioni è relativo alle simulazioni di dettaglio oggetto delle prescrizioni, si ritiene che queste non siano necessarie per la chiusura del procedimento in questione, ma debbano essere fornite in ottemperanza prima dell'autorizzazione alla costruzione ed esercizio dell'opera.
2. Analoga considerazione vale per il bilancio delle terre e rocce da scavo, per il quale il Decreto VIA 844/2010 contiene una specifica prescrizione (A.15) da attemperare in fase di progettazione definitiva, come anche contro dedotto del Proponente (Cfr documento di integrazione Appendice A al Doc. 16-851-H1).
3. Per quanto riguarda invece il tema della delocalizzazione del Terminale di Etilene, non si concorda sul fatto che l'impegno espresso dal Proponente circa la realizzazione di tale intervento come progetto connesso a quello del rigassificatore possa ritenersi una mera “dichiarazione di intenti”. Tale probabilmente era quanto espresso con nota Prot. LNG/35-16/ER-mb del 23 dicembre 2016 in cui il Proponente informava solo di “aver firmato un accordo di collaborazione con la Società *INEOS Olefins S.p.A.* per definire le modalità di realizzazione dello spostamento del terminale di etilene”. In seguito a tale (questa sì) dichiarazione di intenti, il Ministero dell'Ambiente ha convocato il Proponente per avere chiarimenti circa le garanzie e le modalità di realizzazione di tale spostamento. In esito a tale incontro, svoltosi presso il MATTM il 23 febbraio 2017, cui la Regione Toscana ha partecipato, il Proponente si è impegnato, al verificarsi di alcune condizioni (una delle quali è anche propedeutica alla realizzazione del terminale GNL stesso) a realizzare lo spostamento del Terminale di Etilene e ha fornito indicazioni progettuali preliminari (come da livello di dettaglio richiesto per il procedimento di esclusione da VIA). In particolare è stato prodotto un layout preliminare e la conferma dell'applicazione del “design già assentito nel corso del precedente procedimento VIA”. In ogni caso si osserva che “la mancata previsione del suddetto spostamento del serbatoio etilene, in termini di specifici elaborati progettuali ed ambientali” non può determinare “peggioramento del bilancio degli impatti positivi/negativi”, in quanto il bilancio degli impatti può essere inciso solo da azioni e non da mancanza di dettagli, che, se ravvisata, poteva essere sanata da una richiesta di approfondimento in fase procedurale (specificatamente nella fase di consultazione pubblica del documento di integrazione volontaria) ovvero con una eventuale riunione tecnica tra il Proponente e l'Ente procedente.

RITENUTO che il livello della documentazione fornita dal Proponente sia più sufficiente per valutare che gli impatti delle modifiche progettuali non sono significativi, non è necessario il riavvio di un procedimento di VIA completo, a patto che si rispettino determinate prescrizioni.

CONSIDERATO che il parere n. 164 del 12/06/2017 reso dal Nucleo Regionale di Valutazione della Regione Toscana è propedeutico per l'espressione del parere della Giunta Regionale che si è espressa con un

parere negativo con la Delibera GR n. 670 del 19/06/2017, acquisita agli atti al Prot. n. 0002086/CTVA del 23/06/2017.

CONSIDERATO che le sopraelencate osservazioni sono state interamente contro dedotte nel documento di Risposta alle Richieste di Integrazioni. In particolare, le osservazioni si sono concentrate soprattutto sui seguenti elementi:

- Valutazione dei profili di sicurezza legati alle modifiche progettuali proposte in relazione all'inserimento in un contesto industriale con concentrazione di aziende a Rischio di Incidente Rilevante; il Proponente ha risposto che i profili di sicurezza legati al contemporaneo esercizio del terminale in progetto, di quello di etilene e delle altre imprese insediate sono valutati nell'ambito del procedimento di rilascio del Nulla Osta di fattibilità di competenza del Comitato Tecnico della Regione Toscana ex D.Lgs. 105/15 e s.m.i.
- Impatti sulla navigazione, turismo e pesca legate all'aumento del traffico navale indotto dai nuovi servizi di SSLN: il Proponente ha risposto di ritenere 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.
- Mancato beneficio derivato dallo spostamento del Serbatoio dell'Etilene dall'area costiera di Vada; il Proponente ha risposto asserendo che 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. Per quanto concerne la realizzazione delle opere a servizio del nuovo terminale etilene delocalizzato, non si ravvisano elementi ostativi alla definizione di un tracciato che consenta di evitare interferenze con le strutture esistenti, ivi incluse le tubazioni criogeniche a servizio del terminale GNL.

Sono state rese le seguenti osservazioni sul Rapporto Preliminare di Sicurezza:

N.	Ente/soggetto	Data (della nota inviata dall'Ente/soggetto)	Prot. DVA/CTVA
9	Dott. Augusto Menconi per il Comitato NO al Gasdotto e Ass. Ambientalistica WWF Livorno	-	DVA-2016-0017235 del 30/06/2016
10	Alessio Giacopelli	-	DVA-2016-0017088 del 28/06/2016

CONSIDERATO che il Proponente non ha ritenuto di dover contro dedurre le osservazioni sopraelencate in quanto si riferiscono al procedimento di rilascio di Nulla Osta di Fattibilità in capo al Comitato Tecnico Regionale della Toscana, esattamente come chiarito nella nota del Proponente LNG/24-16/mb-mb del 23/08/2016, acquisita dalla CTVA al Prot. n. 0002924/CTVA del 24/08/2016 relativamente al Sig. Giacopelli.

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni e i pareri espressi sulla documentazione inviata ad integrazione della documentazione istruttoria con Prot. LNG/20-16/ER-mb del 3/08/2016 dai soggetti di seguito elencati:

N.	Ente/soggetto	Data (della nota inviata dall'Ente/soggetto)	Prot. DVA/CTVA
11	Sig. Nicola Galatolo per conto dell'Associazione Balneari del Comune di Rosignano Marittimo	-	DVA-2016-0023310 del 22/09/2016
12	Confcommercio - Imprese per l'Italia della Provincia di Livorno	Prot. n. 90/Sind/As/As del	DVA-2016-0023000 del 20/09/2016

N.	Ente/soggetto	Data (della nota inviata dall'Ente/soggetto)	Prot. DVA/CTVA
		16/09/2016	
13	Comune di Rosignano Marittimo	-	DVA-2016-0022896 del 19/09/2016
14	Flavia Pozzolini - Marina Cala De' Medici	-	DVA-2016-0022826 del 19/09/2016
15	Sig.ra Barbara Sandri, Presidente Associazione INItinere A supporto del Comitato NO al Gasdotto	-	DVA-2016-0021912 del 06/09/2016
16	Sig. Mario Baldeschi del Comitato NO al Gasdotto	-	DVA-2016-0022322 del 12/09/2016
17	Sig. Tommaso Carafa per il Circolo PD di Vada	-	DVA-2016-0022675 del 15/09/2016
18	Dott. Augusto Menconi per il Comitato NO al Gasdotto e Ass. Ambientalistica WWF Livorno	-	DVA-2016-0021180 del 22/08/2016

CONSIDERATO che le osservazioni riportate ai numeri /11/, /12/, /14/, /15/, /16/, /17/ e /18/ non introducono elementi di novità rispetto a quanto già contro dedotto dal Proponente.

Per quanto riguarda invece l'osservazione /11/ del Comune di Rosignano Prot. DVA-2016-0022896, i punti salienti si riassumono in:

- a) Incompatibilità urbanistica del tracciato della condotta criogenica in corrispondenza della zona residenziale denominata "Villaggio Pontile" e in corrispondenza dell'area limitrofa prospiciente Via del Porto, basata sul dettato della prescrizione n. 16 del NOF rilasciato sul progetto originario (2006, Prot. 15622); in tale prescrizione viene infatti espressamente richiesto che "sia adottata, lungo tutto il tratto interrato delle condotte criogeniche, una distanza minima di sicurezza di almeno 100 m per parte, ai fini della nuova edificazione residenziale o comunque di attività comportanti presenza di gruppi di persone".
- b) Il rischio di incidente rilevante debba essere preso in considerazione all'interno dello studio e delle procedure di carattere ambientale tenendo conto, in questo caso, anche del precedente progetto di cui l'attuale ne costituisce una revisione.
- c) Modifica delle condizioni conoscitive delle aree di progetto con riferimento alla qualità ambientale dei suoli rispetto al progetto originario.
- d) La revisione al progetto annulla le misure compensative e benefici ambientali legati alla liberazione dell'area costiera e realizzazione di un progetto di rinaturalizzazione dell'area; a tal proposito aggrega la comunicazione di INEOS Olefins S.p.A. al Comune nella quale, *inter alia*, dichiara di non prevedere nei propri programmi di investimento a breve-medio termine lo spostamento del terminale di Etilene.

CONSIDERATO che il Proponente con nota Prot. n. LNG/32-16/ER-mb del 28 novembre 2016 ha richiesto una sospensione dei termini per poter rispondere alla osservazione del Comune circa la realizzabilità della delocalizzazione del Terminale di Etilene. La sospensione dei termini è stata accordata dalla DVA per 30 gg sino al 9/01/2017, come da nota Prot. 29507/DVA, acquisita dal CTVA al Prot. n. 0004077 del 6/12/2016.

CONSIDERATO che in data 23 dicembre 2016, con Prot. LNG/35-16/ER-mb il Proponente ha inviato una specifica comunicazione (acquisita dalla DVA al Prot. n. 0031146 del 27/12/2016 e trasmessa alla CTVA con nota Prot. DVA-0000248 del 9/01/2017 – acquisita al Prot. CTVA-0000018 del 9/01/2017) con cui informa, tramite un chiarimento volontario, di aver siglato un Accordo di Collaborazione (MoU) con INEOS Olefins S.p.A. per definire le modalità di realizzazione dello spostamento del Terminale di Etilene e di

ritenere che tale accordo sia determinante per dare riscontro alle istanze del territorio, *in primis* l'osservazione del Comune di Rosignano Marittimo del 19 settembre 2016 sui mancati benefici ambientali legati alla liberazione dell'area costiera di Vada.

CONSIDERATO che con tale Accordo viene confermato quanto già dichiarato dal Proponente in sede di controdeduzioni alle osservazioni pervenute, ovvero che la delocalizzazione del terminale possa essere realizzata in un secondo momento, come intervento distinto dal progetto del Terminale di Rigassificazione, ma pur sempre ad esso correlato per effetto del citato Accordo di Collaborazione.

CONSIDERATO che, a seguito di ciò, alla ripresa dell'attività istruttoria, la CTVIA con nota Prot. n. 0000408 del 10/02/2017 ha ritenuto di dover chiedere alla DVA la convocazione del Proponente per avere chiarimenti sull'Accordo di Collaborazione e, conseguentemente, la DVA con nota Prot. 3952 del 20/02/2017 ha convocato una riunione con il Proponente, il Settore Valutazione Impatto Ambientale e Valutazione Ambientale strategica della Regione Toscana e la Commissione CTVIA. L'incontro si è tenuto il 23 febbraio 2017 presso il Ministero dell'Ambiente.

PRESO ATTO che nel corso di detta riunione il Proponente ha ribadito la coerenza programmatica delle modifiche al progetto originario con la normativa energetica nazionale ed ha chiarito le ragioni per le quali nel contesto regolatorio vigente l'intervento di spostamento del Terminale di Etilene non possa rientrare all'interno della prima fase in cui è prevista la sola costruzione del Rigassificatore GNL di Rosignano.

PRESO ATTO che nel corso della medesima riunione, le Amministrazioni coinvolte hanno ribadito che l'esclusione dello spostamento del Terminale di Etilene costituisce modifica significativa del progetto generale che ha ottenuto decreto favorevole di compatibilità ambientale, il Proponente ha quindi chiarito quanto già contenuto nelle integrazioni volontarie circa la possibilità di realizzazione dello spostamento è da intendersi nel senso che la delocalizzazione del Terminale di Etilene potrà essere realizzata in una seconda fase come progetto connesso, anche se separato e conseguente alla realizzazione del progetto del Terminale di Rigassificazione GNL, qualora il progetto del rigassificatore di Rosignano sia realizzato quale infrastruttura strategica ai sensi della Strategia Energetica Nazionale (SEN) 2013 e sia stato raggiunto e perfezionato uno specifico accordo con INEOS Olefins S.A. a copertura dei costi sostenuti per la delocalizzazione del Terminale di Etilene.

CONSIDERATO che il Proponente ha inviato dei chiarimenti come Nota di Integrazione Volontaria alla documentazione istruttoria con Prot. LNG/4-17/ER-mb del 16 marzo 2017 acquisito da DVA con Prot. n. 0006420 del 17/03/2017 e CTVA n. 0000820 del 16/03/2017 che tale nota è stata oggetto di consultazione pubblica fino al 6 maggio 2017.

VISTO E CONSIDERATO che su tale nota è arrivata unicamente l'osservazione di seguito elencata:

N.	Ente/soggetto	Data (della nota inviata dall'Ente/soggetto)	Prot. DVA/CTVA
19	Dott. Augusto Menconi per il Comitato NO al Gasdotto e Ass. Ambientalistica WWF Livorno	18/04/2017	DVA – 2017-0009334 del 19/04/2017

CONSIDERATO che l'osservazione pervenuta non aggiunge alcun elemento di novità rispetto a quanto già controdedotto (es. considerazioni su SEN) o afferisce ad altri procedimenti (es. osservazioni su NOF ovvero sulla sicurezza della navigazione).

VISTA la documentazione esaminata che, in estrema sintesi, si compone dei seguenti elaborati:

- Studio Preliminare Ambientale, Progetto Preliminare e Dichiarazione di Non Aggravio di Rischio forniti dalla Società Proponente Edison S.p.A. in data 18/12/2015, acquisite al Prot.n. DVA-2015-

31888 del 22/12/2015 e DVA-2016-1506 del 21/01/2016.

- Rapporto Preliminare di Sicurezza fornito dalla Società Proponente Edison S.p.A. in data 15/4/2016 ed acquisito al Prot. n. DVA/0010331 del 18-04-2016
- Integrazioni fornite dalla Società Proponente Edison S.p.A. in data 3/8/2016, acquisite al Prot. CTVA-002947 del 26/08/2016, che includono la Risposta alle Richieste di Integrazioni e lo Studio Socio Economico.
- Nota di Integrazioni Volontarie fornite dalla Società Proponente Edison S.p.A. in data 16/3/2017, acquisite al Prot. CTVA-0000820 del 16/03/2017.

CONSIDERATO che il progetto Variante Progetto Rosignano, ha ottenuto giudizio favorevole di compatibilità ambientale con prescrizioni (D.M. n. 844 del 18 Novembre 2010), prevede:

- un terminale di stoccaggio e rigassificazione di GNL avente capacità di rigassificazione pari a 8 Miliardi Sm³/anno di gas naturale e due serbatoi di stoccaggio, a contenimento totale, di capacità pari a 160.000 m³ ciascuno;
- la costruzione di condotte criogeniche interrate per il trasferimento del GNL ai serbatoi;
- tutta l'impiantistica necessaria alla rigassificazione del GNL;
- la costruzione di un metanodotto 32", di lunghezza pari a 4.5 km, in alta pressione per il collegamento del Terminale GNL con la rete nazionale dei gasdotti, in Località Castellina Marittima (PT), al metanodotto Livorno-Piombino;
- adeguamento dell'esistente pontile Solvada con prolungamento di circa 430 m e realizzazione della piattaforma di ormeggio per l'attracco e lo scarico di navi metaniere di capacità fino a 140.000 m³;
- la dismissione delle esistenti condotte per lo scarico dell'etilene liquido tra la radice del pontile ed il serbatoio, e la dismissione dell'attuale serbatoio etilene, a singolo contenimento, da 10.000 m³ e di tutta la relativa impiantistica;
- la costruzione di un nuovo terminale di stoccaggio e rigassificazione di etilene liquido, avente capacità di rigassificazione pari a 220.000 ton/anno, con un serbatoio per lo stoccaggio di capacità pari a 20.000 m³ a contenimento totale;

PRESO ATTO che, per quanto attiene gli **Aspetti Progettuali**, la "Variante Progetto Rosignano", prevede le seguenti modifiche:

- Minime modifiche al layout del Terminale GNL, comunque ubicato in corrispondenza del perimetro Sud del complesso industriale Solvay, in parte nell'area ex-SOC, adibita a stoccaggio combustibili e oggi in gran parte non più utilizzata, al fine di installare una stazione di caricamento GNL su autocisterne. In particolare è stato studiato l'arretramento verso Sud della posizione dei serbatoi GNL allo scopo di assicurare che la zona di carico autocisterne e le relative pertinenze siano localizzate adeguatamente in considerazione dell'analisi svolta in merito ai potenziali scenari incidentali e a rendere possibile, previa valutazione degli impatti relativi e ottenimento delle autorizzazioni necessarie, la futura installazione di un'area adibita al caricamento ferroviario (isocontainers), non facente parte del progetto nella fase attuale.
- La realizzazione di una stazione di caricamento GNL su autocisterne nell'area Nord-Ovest dell'impianto. Nella stazione di caricamento GNL saranno presenti:
 - linea principale di GNL provvista di isolamento, depressurizzazione di emergenza, drenaggio e purging;
 - linea di ritorno BOG provvista di isolamento;
 - linea di ricircolo GNL provvista di isolamento, depressurizzazione di emergenza, drenaggio e purging;
 - valvole di sicurezza.

Il percorso delle autocisterne è stato concordato tra il Proponente e la Solvay e impostato in modo tale da minimizzare l'interferenza con il percorso degli automezzi della Solvay stessa.

- La realizzazione di un sistema di caricamento marittimo GNL che prevede un'area per il caricamento di bettoline sul pontile Solvada. La linea di caricamento (12") del GNL sarà derivata mediante stacco dalle tubazioni posta in testa al pontile.

- Modifiche al tracciato delle condotte criogeniche per il trasporto del GNL dal pontile al Terminale, limitatamente al tratto in corrispondenza dell'attraversamento del Fiume Fine. Il tracciato delle condotte criogeniche previsto nel progetto oggetto del presente procedimento è stato identificato al fine di evitare la nuova area golenale prevista nel progetto definitivo "Regimazione idraulica Fiume Fine - Lotto 1". Con riferimento alle modalità di attraversamento, è stata prevista la possibilità di realizzare un unico attraversamento della strada e degli argini a Sud del Fiume Fine con tecnologia "Trenchless" che non prevede esecuzione di scavi a cielo aperto, bensì l'attraversamento sotterraneo delle interferenze con una metodologia consolidata e sicura per la risoluzione ingegneristica di problematiche di attraversamento sotterraneo. Sono state individuate tra le tecnologie trenchless possibili l'attraversamento orizzontale per mezzo di una macchina spingitubo o la trivellazione controllata HDD (*Horizontal Directional Drilling*).
- In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay verrà eseguito in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del Terminale di Rigassificazione, con il medesimo design già assentito nel corso del procedimento di VIA che ha avuto esito nel 2010 con Decreto favorevole n. 844, in un'area in adiacenza al Terminale GNL all'interno del polo industriale Solvay. Conseguentemente anche lo smantellamento dell'esistente Terminale di Etilene di Vada verrà sicuramente eseguito nella suddetta fase successiva.

PRESO ATTO che, per quanto attiene gli **Aspetti Programmatici**:

- La Revisione alla "Variante Progetto Rosignano", e più in generale il Progetto Rosignano nel suo complesso, risulta pienamente coerente con gli indirizzi programmatici della Strategia Energetica Nazionale (SEN) in quanto nell'ambito delle iniziative necessarie a rendere l'Italia un "mercato competitivo del gas e hub Sud-Europeo viene individuata quella di "Realizzare nuove infrastrutture strategiche, con particolare riferimento a capacità di stoccaggio (per soddisfare le esigenze di punta in erogazione, favorire il buon funzionamento del mercato e garantire elevati livelli di sicurezza di approvvigionamento) e a terminali GNL (per assicurare sufficiente capacità di import, soprattutto per operazioni spot)".
- La Revisione del "Progetto Variante Rosignano", introducendo la possibilità di distribuzione del GNL via mare e su gomma, risulta in linea con le indicazioni ad oggi individuate dal "Documento di consultazione per una strategia nazionale sul GNL" in quanto la Revisione alla "Variante Progetto Rosignano", grazie ai sistemi di carico del GNL su autocisterna e su bettolina, consente al Terminale di Rosignano di inserirsi nel sistema di distribuzione del GNL oggetto della SEN. In tale ottica, il Terminale di Rosignano contribuisce ad una maggiore penetrazione del gas naturale su tutto il territorio nazionale, soprattutto in quelle aree attualmente non connesse alla rete e dunque caratterizzate da un significativo impiego di oli combustibili (a maggiore impatto ambientale), con benefici attesi in termini di maggiore efficienza, minori emissioni e risparmio sul costo della materia prima. Inoltre la posizione dell'infrastruttura, nelle vicinanze dei Porti di Piombino e Livorno, e non lontano dai Porti di Genova e la Spezia, risulta strategica per lo sviluppo del sistema di rifornimento di GNL al settore dei trasporti marittimi. Il progetto in esame fornisce al sistema energetico italiano l'opportunità di dotarsi di una struttura flessibile che garantirebbe l'accesso al GNL anche in situazioni di picco di domanda di gas naturale.
- Per quanto riguarda la programmazione energetica regionale si evidenzia che il vigente Piano Ambientale Energetico Regionale supera il limite imposto dal vecchio PIER di un solo rigassificatore in territorio regionale. La Revisione del "Progetto Variante Rosignano" rappresenta quindi un investimento attrattivo che può trovare adeguata coerenza con la pianificazione energetica regionale dettata dal nuovo PEAR in relazione agli obiettivi generali di contrastare i cambiamenti climatici e promuovere l'efficienza energetica e la promozione di un mercato del gas competitivo.
- La Revisione in esame, come già la "Variante Progetto Rosignano" (DEC VIA 844/2010), non presenta elementi di contrasto con la pianificazione in materia di rifiuti e bonifiche (Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti e Bonifica dei Siti Inquinati, Piano di Gestione dei Rifiuti Urbani e Speciali

Assimilati della Provincia di Livorno/ATO 4, Piano di Gestione dei Rifiuti Speciali anche Pericolosi).

- La Revisione in esame, come già la “Variante Progetto Rosignano” (DEC VIA 844/2010), non presenta elementi di contrasto con la pianificazione in materia di trasporti (Piano Regionale dei Trasporti (PRIT), Piano Regionale della Mobilità e della Logistica (PRML), nuovo Piano Regionale Integrato Infrastrutture e Mobilità (PRIIM) né si evidenziano interferenze tra le opere e le linee di piano per la nautica da diporto prevista in zona.
- Al fine di garantire la coerenza con gli interventi di Sistemazione Idraulica del Fiume Fine, la Revisione del progetto ha previsto una modifica al tracciato delle condotte criogeniche volta ad evitare le nuove arginature in progetto. A tal proposito il Proponente dichiara che le opere a progetto verranno realizzate in ottemperanza alle prescrizioni A.2 e A.10 del DEC VIA 844/2010 per garantire la coerenza con la Pianificazione di Bacino.
- A seguito alla realizzazione degli interventi previsti dalla Revisione alla “Variante Progetto Rosignano” non si riscontrano modifiche/aumenti degli effetti sulla qualità delle acque, tutelate dal Piano di Tutela delle Acque e dal Piano di Gestione del Distretto dell’Appennino Settentrionale.
- La Revisione alla “Variante Progetto Rosignano” rafforza le conclusioni di coerenza pianificatoria già riportate nel Decreto VIA 844/2010 in merito alla normativa di settore della qualità dell’aria in quanto la realizzazione del Terminale GNL favorisce una maggior penetrazione del gas naturale, a scapito di altri combustibili fossili a maggior impatto ambientale, in coerenza con gli obiettivi della pianificazione di settore. In aggiunta a ciò, la Revisione alla “Variante Progetto Rosignano” consentirà di avviare la distribuzione e l’utilizzo del GNL come combustibile, contribuendo ulteriormente alla riduzione complessiva delle emissioni di inquinanti e di gas climalteranti in atmosfera.
- La Revisione alla “Variante Progetto Rosignano” non introduce elementi di contrasto tra il progetto e il sistema delle aree protette interferite a livello di area vasta (Oasi Lipu S. Luce, Parco Fluviale del Fiume Cecina, Parco Provinciale Monti Livornesi, Riserva Naturale Statale Tomboli di Cecina, Sito di Importanza Nazionale Monte Pelato e Santuario dei Mammiferi Marini) né con il sistema dei Siti Natura 2000 e *Important Bird Areas*.
- Le modifiche introdotte dalla Revisione alla “Variante Progetto Rosignano” non sono tali da modificare le conclusioni di coerenza pianificatoria con già riportate nel Decreto VIA 844/2010 con i beni culturali e paesaggistici vincolati dal D.Lgs 42/04, né con le indicazioni del PTCP della Provincia di Livorno.
- La Revisione alla “Variante Progetto Rosignano” non introduce elementi di modifica alle conclusioni di coerenza pianificatoria già riportate nel Decreto VIA 844/2010 con la pianificazione urbanistica comunale.

PRESO ATTO che, con riferimento alle **Componenti Ambientali**, rispetto al progetto “Variante Progetto Rosignano”, in merito al quale il MATTM, di concerto con il MIBAC, ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale (DECVIA 844 del 18 novembre 2010), la Revisione prevede quanto segue:

Per quanto riguarda la componente atmosfera:

- Il Proponente dichiara nello Studio Preliminare Ambientale che la revisione progettuale proposta comporta, in fase di cantiere, ricadute di inquinanti gassosi e di polveri complessivamente inferiori in quanto:
 - Nella prima fase di lavoro in cui è contemplata la realizzazione del Terminale di Rigassificazione del GNL non è previsto l’utilizzo dei mezzi dedicati alla dismissione e conseguente demolizione dell’esistente Terminale di Etilene (in Località Vada) e dell’etilenodotto (criogenico e non) a suo servizio.
 - Le opere che verranno realizzate a terra e a mare sono di entità paragonabile al progetto precedentemente sottoposto con esito favorevole a procedura di VIA.

In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all’interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell’esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di

rigassificazione, distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CT VIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo.

- La Revisione progettuale proposta comporta, in fase di esercizio **un incremento trascurabile** delle ricadute di inquinanti relativi al traffico marittimo indotto rispetto a quanto già valutato con apposita modellazione e oggetto di parere favorevole di compatibilità ambientale. Nell'attuale Revisione del progetto il traffico di metaniere e rimorchiatori associato all'esercizio dell'impianto rimane invariato; a tali mezzi sono da aggiungere circa 35 bettoline / anno di piccola taglia per il trasporto di GNL: tale numero è ritenuto del tutto esiguo rispetto ai 500 mezzi / anno complessivi tra metaniere di grossa taglia e rimorchiatori già previsti nel precedente progetto; le potenze dei motori delle bettoline sono significativamente inferiori rispetto a quelle delle metaniere e i consumi di combustibile e le conseguenti emissioni in atmosfera, sono sensibilmente inferiori rispetto a quelle delle metaniere: la stima dell'aumento delle emissioni è inferiore a circa il 10%.
- La Revisione progettuale proposta comporta, in fase di esercizio, **un incremento non significativo** delle ricadute di inquinanti relativi al traffico terrestre indotto rispetto a quanto già valutato e oggetto di parere favorevole di compatibilità ambientale. Infatti i mezzi adibiti al trasporto GNL su strada, quantificabili mediamente in 20 autocisterne/giorno, sono in numero esiguo se confrontato con il traffico attuale dell'area (stimano in circa 200 mezzi/giorno per il solo impianto Solvay) e il percorso previsto dall'impianto al più vicino nodo autostradale non attraversa centri abitati e non è prossimo a potenziali ricettori. Su richiesta del G.I. è stata comunque predisposta una stima delle emissioni da traffico lineare basata su un modello di dispersione per cui i valori di ricaduta risultano di entità molto modesta per quanto riguarda l'NO_x e del tutto trascurabili per quanto concerne il PM_{2,5}.
- Per quanto riguarda le emissioni da SCV in Torcia la Revisione alla "Variante Progetto Rosignano" non comporta modifiche alle condizioni di utilizzo e alle caratteristiche emissive del SCV; pertanto **non sono prevedibili variazioni** delle ricadute sulla cui compatibilità ambientale il MATTM, di concerto con il MIBAC, ha espresso parere favorevole con DEC VIA 844 del 18 Novembre 2010, né sono prevedibili variazioni sulle emissioni fuggitive rispetto alla precedente configurazione di impianto.

Per quanto riguarda la componente ambiente idrico terrestre:

- Le modifiche introdotte rispetto alla "Variante Progetto Rosignano", **non saranno tali da modificare l'impatto** sulla falda, già valutato come non significativo durante l'iter VIA.
- Nell'attuale Revisione del progetto **non sono previste variazioni** né ai prelievi né agli scarichi idrici precedentemente stimati.
- La Revisione al precedente progetto non è tale da generare un incremento dei rischi sulla componente acque sotterranee per effetto di spandimenti e spillamenti accidentali, anche per effetto delle misure precauzionali descritte. Il Proponente dichiara nello Studio Preliminare Ambientale che nella fase di cantiere si potrà invece avere una riduzione degli impatti connessi a spillamenti e spandimenti in considerazione del fatto che gli interventi di dismissione e demolizione del Terminale di Etilene di Vada non verranno eseguiti nella prima fase di lavoro in cui è contemplata la sola realizzazione del Terminale di Rigassificazione del GNL; in seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CT VIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo.
- La modifica del tracciato delle condotte criogeniche e la realizzazione degli interventi di Lotto I consentono il **superamento delle problematiche di rischio idraulico** nell'area di progetto, in linea con quanto previsto dalle prescrizioni A.2 e A.10 del DEC VIA 844/2010; le modalità di attraversamento del fiume (trenchless) consentono di evitare qualsiasi interazione diretta con la vegetazione ripariale presente sulle sponde.

Per quanto riguarda la componente ambiente marino e costiero:

- L'impatto connesso ai Prelievi e agli Scarichi Idrici per Usi Industriali (Acqua di Mare per il Processo di Rigassificazione) **non è modificato**: i vantaggi ambientali derivanti dall'integrazione dei circuiti idrici dei diversi impianti (Terminale GNL, sodiera Solvay, centrali Rosen e Roselectra) sono confermati anche nell'attuale Revisione. Infatti, dopo l'utilizzo ai fini della rigassificazione, una parte dell'acqua in uscita dai vaporizzatori sarà restituita in ingresso alla sodiera Solvay previo rilevante recupero delle frigoriferie.
- L'impatto sulla qualità delle acque marine dovuto alla risospensione dei sedimenti marini e al rilascio di metalli degli anodi sacrificali **non è modificato** in quanto l'intervento per l'allungamento del Pontile Solvada è analogo a quanto previsto in precedenza (l'unica modifica è relativa al sistema di ormeggio, che prevede l'aggiunta di quattro ammortizzatori centrali al fine di consentire l'ormeggio delle bettoline). Per lo stesso motivo **non è significativo** l'impatto su moto ondoso, correnti e trasporto litoraneo, già valutati non significativi durante il precedente iter VIA.
- L'Impatto sulla Qualità delle Acque Marine per Rilasci/Scarichi a Mare da Traffico Marittimo per la Fase di Cantiere e Fase di Esercizio **non è significativo** considerando l'esiguo incremento di mezzi marittimi (35 / anno rispetto ai 500 complessivi tra metaniere e rimorchiatori) e in considerazione che i mezzi navali dedicati saranno dotati di tenute meccaniche in grado di impedire la fuoriuscita di acque di sentina (contenenti oli e idrocarburi).
- La Revisione alla "Variante Progetto Rosignano", rispetto alla precedente configurazione di progetto, che ha ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale (DEC VIA 844/2010), **non comporta alcuna modifica** agli specchi acquei occupati in fase di cantiere e in fase di esercizio.

Per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo:

- Le modifiche introdotte rispetto alla "Variante Progetto Rosignano", che ha ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale, **non saranno tali da incrementare**, né in fase di cantiere né in fase di esercizio, il consumo di risorse naturali e dunque l'impatto sulla componente analizzata;
- L'impatto sulla produzione di rifiuti delle modifiche al progetto **non è significativo** in fase di esercizio, mentre per quanto riguarda la fase di cantiere. Il Proponente dichiara nello Studio Preliminare Ambientale che la produzione di rifiuti è ancora inferiore in considerazione del fatto che gli interventi di dismissione e demolizione del Terminale di Etilene di Vada non verranno eseguiti nella prima fase di lavoro e, conseguentemente, la generazione dei rifiuti connessi alla demolizione degli impianti e delle strutture del Terminale stesso e delle condotte; in seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CT VIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo.
- **Non sono previsti impatti incrementali** dovuti a spandimenti e spillamenti in fase di esercizio, in considerazione dei dispositivi per la supervisione dei parametri di processo del sistema di caricamento di GNL su autocisterne e delle misure precauzionali descritte. In fase di cantiere, il Proponente dichiara nello Studio Preliminare Ambientale che i rischi potrebbero essere inferiori in quanto nella prima fase di lavoro non è più prevista la dismissione e demolizione dell'esistente Terminale Etilene e dell'etilenodotto; in seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CT VIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo.
- La revisione alla "Variante Progetto Rosignano" **non presenta sostanziali variazioni** in termini di

impatti sugli usi del suolo rispetto al progetto precedente per quanto concerne la realizzazione del Terminale e la posa delle condotte criogeniche: in particolare lo spazio disponibile all'interno della pista tubi è adeguato ad ospitare le condotte criogeniche. Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che nella prima fase di lavoro non è più prevista la dismissione e smantellamento del Terminale Etilene di Vada e il conseguente progetto di rinaturalizzazione; in seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CTVIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, i benefici ambientali legati alla rinaturalizzazione dell'area saranno mantenuti, sebbene ritardati rispetto alla realizzazione del Rigassificatore.

- Nell'attuale Revisione, **non è dunque prevista alcuna significativa variazione** al potenziale impatto sull'Assetto Geomorfologico o sul rischio di congelamento del terreno in quanto le tecniche realizzative delle condotte criogeniche e le aree attraversate sono analoghe a quelle previste per la "Variante Progetto Rosignano".

Per quanto riguarda la componente rumore e vibrazioni:

- Rispetto al progetto "Variante Progetto Rosignano", nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che la revisione progettuale proposta comporta, in fase di cantiere, emissioni sonore complessivamente inferiori in quanto nella prima fase di lavoro non è più previsto l'utilizzo dei mezzi dedicati alla dismissione e conseguente demolizione dell'esistente Terminale Etilene (in Località Vada) e dell'etilenodotto (criogenico e non) a suo servizio; in seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CTVIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo. L'impatto acustico del cantiere del Progetto del Rigassificatore, su richiesta del G.I., è stato simulato con un modello di propagazione e se ne è confermata la **temporaneità e lievità degli impatti**, anche in corrispondenza dell'abitato Polveroni.
- Circa il potenziale incremento di rumorosità associato ai mezzi terrestri in fase di esercizio questo risulta **non significativo** in quanto l'incremento previsto dalle modifiche progettuali è esiguo (20 autocisterne al giorno, pari a meno di un mezzo / ora) e l'incremento di traffico è comunque trascurabile se confrontato con quello attuale dell'area industriale (si stimano circa 200 mezzi / giorno per l'impianto Solvay) inoltre il percorso previsto dall'impianto al più vicino nodo autostradale non attraversa centri abitati e non incontra potenziali ricettori. L'impatto acustico dell'incremento traffico terrestre, su richiesta del G.I., è stato simulato con un modello di propagazione ed è risultato **trascurabile**.
- La revisione progettuale proposta comporta, in fase di esercizio **un incremento trascurabile** della rumorosità ambientale dovuta al traffico marittimo in quanto ai mezzi considerati nel precedente versione del progetto sono da aggiungere circa 35 bettoline / anno di piccola taglia per il trasporto di GNL (pari a una bettolina ogni 1,5 settimane) e in considerazione della distanza da costa e dai potenziali ricettori (maggiore di 1.5 km).
- Per quanto riguarda l'impatto sul clima acustico dovuto al funzionamento del terminale, il Proponente nello Studio Preliminare Ambientale dichiara che nell'attuale assetto del progetto il Terminale Etilene non è più presente; al suo posto è installata la stazione di caricamento GNL su autocisterne, con emissioni sonore di entità assai contenuta e peraltro localizzate sul lato opposto (Nord) rispetto ai possibili ricettori presenti. In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni

propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CTVIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo. Le modifiche introdotte pertanto **non saranno tali da modificare** l'impatto acustico.

- La revisione progettuale proposta non comporta dunque **alcuna variazione degli impatti** già stimati per la "Variante Progetto Rosignano", in merito al clima acustico subacqueo.
- Per quanto riguarda le vibrazioni, nell'attuale Revisione **non sono previste modifiche** alle attività di cantiere né al funzionamento dei macchinari che possono generare vibrazioni.

Per quanto riguarda la componente vegetazione, flora e fauna ed ecosistemi

- Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che l'impatto sulla componente in questione dovuto all'emissione di polveri in fase di cantiere è migliorativo in quanto la Revisione progettuale proposta comporta complessivamente impatti di minore entità in considerazione della significativa riduzione delle attività di cantiere in prossimità dell'area costiera a maggiore sensibilità ambientale. In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CTVIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo.
- Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che in fase di cantiere, l'impatto dovuto all'emissione di inquinanti e di rumore sulla componente è inferiore a quello del progetto originario poiché nella prima fase di lavoro non saranno più presenti gli impatti connessi alle attività di rimozione delle strutture del Terminale Etilene e delle condotte etilene esistenti e del nuovo etilenodotto. In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CTVIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo.
- In fase di esercizio la Revisione in esame comporterà un incremento in termini di traffico terrestre (mediamente 20 camion/giorno, pari al 10 % del traffico complessivo del polo industriale Solvay) e traffico marittimo (35 bettoline/anno). Non sono previste invece variazioni dello scenario emissivo del Terminale GNL. Le variazioni sopra descritte si traducono pertanto in un lieve incremento di emissioni di inquinanti gassosi ed emissioni sonore rispetto alla "Variante Progetto Rosignano". Tali modifiche **non sono tali da comportare una sostanziale modifica** degli impatti sulla componente.
- Per quanto riguarda il consumo di habitat per specie animali e vegetali, la Revisione in esame non comporta modifiche alle dimensioni o alla localizzazione (area industriale) del Terminale GNL rispetto alla precedente configurazione progettuale. La minima modifica al tracciato delle condotte criogeniche non comporta un incremento della lunghezza delle stesse né modifica la tipologia di aree attraversate. Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che nella prima fase di lavoro non è più prevista la dismissione del Terminale Etilene di Vada e il conseguente intervento di rinaturalizzazione. In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CTVIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si possono attendere i benefici descritti nel precedente progetto in termini di disponibilità di habitat per le specie animali e vegetali terrestri, sebbene ritardati rispetto alla realizzazione del Terminale di rigassificazione.

- Il modesto incremento di traffico marittimo indotto dalla revisione in esame in fase di esercizio **non è tale da comportare modifiche** all'entità dell'impatto sulla Flora, Fauna ed Ecosistemi Marini. Nessuna variazione sull'occupazione del fondale marino è prevista dalle modifiche progettuali e quindi sulla Posidonia Oceanica, su cui non si prevedono impatti significativi dovuti alla torbidità generata dall'incremento del traffico navale.

Per quanto riguarda la componente storico-paesaggistica

- Poiché le aree interessate dal progetto e le tecniche di cantiere resteranno sostanzialmente invariate, **non si prevedono variazioni dell'impatto** sulla presenza di Segni dell'Evoluzione Storica del Territorio, né sulla percezione delle strutture di cantiere;
- Dall'aggiornamento delle fotosimulazioni presentate si evince che **la percezione del paesaggio** che si avrà con la realizzazione del progetto nella versione attuale **risulta analoga** a quella della "Variante Progetto Rosignano". Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che le uniche variazioni introdotte dalla Revisione in termini paesaggistici sono:
 - Il fatto che nella prima fase di lavoro non sono più previsti lo smantellamento del Terminale di Vada e la realizzazione del progetto di rinaturalizzazione dell'area, che continuerà ad ospitare l'impianto esistente mantenendo inalterati i suoi attuali tratti paesaggistici.
 - L'assenza del serbatoio etilene nella nuova area di impianto, in quanto non è più prevista nella prima fase la realizzazione del nuovo Terminale Etilene. Al suo posto è prevista l'installazione della stazione di caricamento GNL su autocisterne, con impatto in termini paesaggistici significativamente inferiore.
- In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CT VIA valuta che si possa ancor di più confermare che la percezione del paesaggio che si avrà con la realizzazione dei progetti connessi **risulterà nettamente migliorativa** rispetto a quella già assentita con DEC-VIA 844/2010 tenuto conto della demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada in termini di recupero dei tratti paesaggistici originari, sebbene ritardati rispetto alla realizzazione del Terminale di rigassificazione.

Per quanto riguarda gli ecosistemi antropici

- Nello Studio Preliminare Ambientale il Proponente dichiara che la revisione progettuale proposta comporta nella prima fase di lavoro una riduzione del traffico associato alla fase di cantiere in considerazione della diminuzione dei volumi di materiale demolire/allontanare (mancato smantellamento dell'esistente Terminale Etilene di Vada). In seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha chiarito che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay, con contestuale demolizione dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, verrà eseguita in una fase successiva, al verificarsi di alcune condizioni propedeutiche alla realizzazione del terminale di rigassificazione distribuendo gli impatti ambientali su un arco temporale maggiore. A tale scopo la CT VIA valuta che in conseguenza di ciò, dalla realizzazione di entrambi i progetti connessi, si avranno impatti **paragonabili** a quelli già assentiti, ripartiti su un periodo di tempo più lungo; la revisione comporta invece un **modestissimo incremento di traffico** associato alla fase di esercizio che tuttavia si ritiene assolutamente compatibile con la dotazione infrastrutturale del sito.
- L'incremento di traffico marittimo può essere considerato **irrilevante** se confrontato con il traffico navale interessante l'area.
- L'incremento rispetto alla precedente configurazione del traffico terrestre e navale in fase di esercizio non è tale da comportare una modifica significativa dello stato di qualità dell'aria e del clima acustico, quindi l'impatto sulla salute pubblica può considerarsi **non rilevante**.
- L'impatto sulla salute pubblica connessa ai rischi derivanti dell'impatto non viene trattato in quanto

oggetto del Rapporto Definitivo di Sicurezza in esame presso il CTR.

- **Non sono individuate sostanziali differenze** con la “Variante Progetto Rosignano” per quanto riguarda l’impatto sull’Occupazione dovuto alla Richiesta di Manodopera e connesso alla Richiesta di Servizi per il Soddisfacimento delle Necessità del Personale Coinvolto sia in fase di cantiere che di esercizio.
- Con la nuova Revisione della “Variante Progetto Rosignano”, si conferma l’**impatto di segno positivo** sulla componente antropica che risulta incrementato in considerazione della nuova possibilità di distribuzione del GNL via autobotte e via bettolina, in linea con i recenti indirizzi normativi e con la Strategia Energetica Nazionale. Si segnala che su richiesta della Regione Toscana, **in applicazione della Deliberazione di Giunta Regionale n. 1175 del 9/12/2015**, il Proponente ha inviato uno Studio Socio-Economico che illustra e quantifica le ricadute del progetto sul territorio interessato, in termini di:
 - occupati diretti e nell’indotto: l’impatto occupazionale diretto è stimato rispettivamente pari a circa 856 , 1087 e 722 addetti coinvolti nei primi 3 anni, cioè nella fase di costruzione e 158 addetti nella fase di esercizio; in fase di esercizio, data l’interazione con diversi settori economici del territorio e l’attivazione di effetti circolari relativi ai consumi ed agli investimenti, il modello economico di input-output stima la ricaduta economica occupazionale generata dal rigassificatore in complessivi 2.271, 2.888 e 1.894 occupati annui per i primi tre anni rispettivamente derivanti dagli investimenti di realizzazione ed un impatto fisso di circa 421 occupati per ciò che concerne gli investimenti operativi;
 - benefici economici per il territorio, diretti ed indiretti, suddivisi tra la fase di costruzione e la fase di esercizio degli interventi previsti: l’investimento previsto nel territorio regionale toscano comprende circa complessivi 240 mln di investimenti fissi (Capex) relativi ai 3 anni di costruzione del rigassificatore e principalmente attribuibili al settore costruzioni (64% circa) e, per un 10% circa ciascuno, ai settori di alloggio e ristorazione, attività legali e di consulenza e prodotti in metallo ed impianti. In fase di esercizio, gli investimenti operativi (Opex), pari a circa 40 mln annui, potrebbero essere concentrati nei settori relativi ai servizi di riparazione (circa il 60%), di trasporto (circa il 36%) ed alloggio e ristorazione (circa il 5%).
- Rispetto alla “Variante Progetto Rosignano” che ha ottenuto parere favorevole di compatibilità ambientale, l’attuale Revisione **non determina sostanziali modifiche** all’impatto sul comparto agroalimentare.
- Le analisi condotte nell’ambito della Variante Progetto Rosignano (oggetto di parere positivo di VIA - DEC VIA 844/2010) hanno consentito di escludere significative interferenze del progetto sulle attività connesse alla pesca, poiché:
 - il traffico delle navi rappresenta una percentuale estremamente contenuta rispetto all’intero traffico marittimo presente nell’area;
 - gli impatti sull’ambiente idrico (acque e fondali) sono sostanzialmente trascurabili, come confermato dal Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale No. 347 del 3 Settembre 2009 (allegato e parte integrante del Decreto VIA 844/2010);
 - sono disponibili nella zona di progetto vaste aree per le attività di pesca.

Poiché la modifica progettuale oggetto dell’attuale Revisione comporta il transito di una bettolina ogni 10 giorni circa in aggiunta a quanto già previsto nella precedente configurazione progettuale non si ravvisa un apprezzabile impatto addizionale sulla componente, che rimane quindi di entità non significativa, in considerazione della minima/nulla interferenza con aree di interesse per la pesca.

VALUTATO che:

- L’attuale Revisione alla “Variante Progetto Rosignano”, grazie ai sistemi di carico del GNL su autocisterna e su bettolina, consente al Terminale di Rosignano di inserirsi nel sistema di distribuzione del GNL come combustibile per la trazione navale e terrestre pesante, permettendo la realizzazione di un’infrastruttura per i combustibili alternativi come delineato dalla programmazione comunitaria (Direttiva 2014/94/EU), recepita recentemente con D.Lgs. 257 del

16 dicembre 2016. Inoltre la posizione dell'infrastruttura, nelle vicinanze dei Porti di Piombino e Livorno, e non lontano dai Porti di Genova e La Spezia, risulta strategica per lo sviluppo del sistema di rifornimento di GNL al settore dei trasporti marittimi (bunkeraggio). Il progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano", nella sua configurazione con la previsione dei servizi di Small Scale LNG, può dunque consentire un significativo miglioramento ambientale in termini di emissioni in atmosfera e un miglioramento del clima acustico dovuto alle minori emissioni acustiche dei mezzi alimentati a GNL: l'abbattimento delle emissioni in atmosfera (e delle conseguenti ricadute) di polveri sottili è pari al 90%, per gli ossidi di azoto del 35%.

- Il progetto del Terminale di Rosignano, anche nella versione modificata, contribuisce ad una maggiore penetrazione del gas naturale su tutto il territorio nazionale, con benefici attesi in termini di maggiore efficienza, minori emissioni di gas climalteranti e risparmio sul costo della materia prima. Il progetto in esame fornisce al sistema energetico italiano l'opportunità di dotarsi di una struttura flessibile che garantirebbe la sicurezza degli approvvigionamenti e l'accesso al GNL anche in situazioni di picco di domanda di gas naturale. Più in generale, il Terminale GNL di Rosignano nel suo complesso trova piena coerenza con la recente Strategia Energetica Nazionale (SEN) e, che prevede la realizzazione di nuove infrastrutture strategiche GNL, per assicurare sufficiente capacità di import, soprattutto per operazioni spot.
- Le modifiche prefigurate non manifestano incompatibilità rispetto agli indirizzi di tutela e valorizzazione ambientale espresse nei piani e negli strumenti di tutela, ivi incluso il PEAR che supera il limite imposto dal vecchio PIER di un solo rigassificatore in territorio regionale, e con la pianificazione urbanistica del Comune di Rosignano Marittimo.
- Le modifiche prefigurate comportano impatti sulle componenti ambientali trascurabili o non rilevanti ad eccezione di:
 - emissioni di inquinanti atmosferici dovuti all'aumento del traffico terrestre dovuto alla distribuzione del GNL con autobotti: tale incremento non è ritenuto significativo in quanto il numero di tali mezzi è esiguo se confrontato con il traffico attuale dell'area e il percorso previsto dall'impianto al più vicino nodo autostradale non è prossimo a potenziali ricettori: le simulazioni di dispersione degli inquinanti hanno confermato l'assenza di criticità delle ricadute in termini di NO_x e particolato fine;
 - emissioni di inquinanti atmosferici dovuti all'aumento del traffico navale dovuto alla distribuzione del GNL con bettoline: tale incremento non è ritenuto significativo in quanto il numero di tali mezzi è esiguo se rapportato ai mezzi (metaniere e rimorchiatori) già previsti nel precedente progetto; considerando i consumi di combustibile, e le conseguenti emissioni in atmosfera, la stima dell'aumento delle emissioni è di circa il 10%, dunque non significativo; per le stesse motivazioni non sono verosimili incrementi di impatto sulla movimentazione dei sedimenti marini o sulla qualità delle acque marine per effetto dell'incremento del traffico navale: i pescaggi delle bettoline sono tali da non prefigurare alcuna perturbazione dei fondali marini.;
 - variazioni del clima acustico dovute all'incremento del traffico terrestre dovuto alla distribuzione del GNL con autobotti: le considerazioni sull'esiguità di tale incremento sono state confermate dalle simulazioni modellistiche di propagazione del suono;
 - variazioni del clima acustico dovute all'incremento del traffico navale dovuto alla distribuzione del GNL con bettoline: in considerazione dell'esiguità di tale incremento e della distanza con eventuali ricettori, da cui discende la non significatività dell'impatto.
- Per quanto riguarda le limitazioni alla navigazione e alla pesca derivanti dalle modifiche progettuali, non si ritiene che l'incremento del traffico dovuto al servizio di caricamento sulle bettoline (35/anno) possa determinare un aggravio sostanziale.
- La realizzazione del Progetto Rosignano contribuirà all'economia locale attraverso modalità sia dirette, che indirette. Il progetto attiva una ricaduta occupazionale pari a 2.351 addetti annui per un totale di 7.053 in fase di costruzione e circa 412 in fase di esercizio. In fase di esercizio,

consentirà l'incremento delle fonti di approvvigionamento di gas naturale e di energia e quindi il consolidamento di settori industriali storicamente trainanti e significativi per l'economia locale e provinciale (quale la chimica di base e il settore manifatturiero in generale) e dando nuovo slancio alla produttività complessiva del sistema locale, attraverso le sinergie operative realizzabili con operatori in grado di trarre vantaggio dall'utilizzo delle frigoriferie in eccesso derivanti dal processo di rigassificazione (fino a 139 MW) e quindi attivando possibili nuovi business. Inoltre le modifiche progettuali oggetto del procedimento aumentano la potenziale offerta di GNL come combustibile terrestre e navale e quindi possono attivare la realizzazione di un sistema distributivo di tale fonte energetica per il trasporto sia navale che terrestre e verosimilmente aumentare l'attrattività su scala internazionale dei porti nell'area di influenza del progetto.

- Con riferimento alle osservazioni del Comune di Rosignano Marittimo rese con nota Prot. 22896 del 19 settembre 2016:
 - In considerazione del fatto che le condotte criogeniche saranno in doppio tubo (*"Pipe in pipe"*), che le stesse saranno interrato per tutto il tratto a terra e che l'area più vicina al tracciato delle tubazioni che presenta alcune costruzioni adibite ad abitazioni è quella del Villaggio Pontile a sud della Località di San Gaetano, si ritiene che la dicitura riportata nella prescrizione n. 16 del Decreto VIA 844/2010 *"...ai fini della nuova edificazione residenziale o comunque di attività comportanti presenza di gruppi di persone..."* debba essere letta con riferimento al fatto che si valutino come "nuove" sia l'edificazione residenziale che quella di edifici comportanti presenza di gruppi di persone, non ravvisando pertanto nel nuovo tracciato alcuna incompatibilità urbanistica.
 - Si ritiene che la valutazione degli aspetti di rischio di incidente rilevante, pur essendo procedimento distinto da quello di valutazione della significatività degli impatti sulle componenti ambientali finalizzato all'eventuale esclusione da VIA, siano stati coordinati a norma di legge ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 105/15, e s.m.i.
 - Le modifiche progettuali oggetto del procedimento in corso sono migliorative per quanto riguarda la profondità degli interventi e quindi l'interferenza con le acque sotterranee e il volume delle terre movimentate e quindi le interferenze con aree soggette al Piano Operativo di Bonifica; infatti le modifiche del tracciato delle condotte criogeniche sono state eseguite per ridurre la profondità degli scavi che se si fosse mantenuto 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.

VALUTATO che, a differenza di quanto risultante dalla documentazione progettuale oggetto del presente procedimento secondo cui non erano più state previste la realizzazione del nuovo Terminale di Etilene, la costruzione delle relative condotte criogeniche e lo smantellamento dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, a seguito alla nota di integrazioni volontarie, il Proponente ha previsto che la realizzazione del nuovo Terminale Etilene (e relativa impiantistica) all'interno dello Stabilimento Solvay verrà eseguita in una fase successiva, con il design già assentito nel corso del procedimento di VIA che ha avuto esito nel 2010 con Decreto VIA favorevole n. 844/2010.

VALUTATO pertanto che le modifiche introdotte rispetto al progetto originario, riguardano gli impatti relativi alla predisposizione dei servizi di Small Scale LNG e che sulla base delle considerazioni sopra riportate, non si ritengono significativi, e nella fasizzazione degli interventi: gli impatti (e i benefici) relativi alla realizzazione del nuovo Terminale Etilene saranno **paragonabili** a quelli già assentiti con il precedente Decreto VIA n. 844/2010, sebbene ripartiti su un periodo di tempo più lungo.

VALUTATO che la prevista modesta modifica del lay-out del nuovo Terminale di Etilene all'interno dello Stabilimento della Solvay, dovuta all'inserimento dei servizi di Small Scale LNG (funzionali al Terminale di GNL) nell'area in cui precedentemente era prevista la costruzione di un serbatoio di etilene, non è sostanziale.

VALUTATO che, al verificarsi di alcune condizioni commerciali propedeutiche alla realizzazione del

Terminale di Rigassificazione di Rosignano (e quindi dei relativi impatti), il Proponente dovrà presentare il cronoprogramma dei lavori relativi al progetto di spostamento del Terminale di Etilene di Vada che permetterà di realizzare i benefici ambientali connessi alla liberazione dell'area costiera e la realizzazione di un progetto di rinaturalizzazione dell'area.

RITENUTO dunque che la ripartizione su fasi successive degli impatti e benefici che si verranno a realizzare con il progetto oggetto del procedimento non siano significativi al punto da richiedere un nuovo procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi degli artt. 23-28 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. in quanto al verificarsi delle condizioni di impatto avverrà la realizzazione dei connessi benefici.

VALUTATO che l'opera, così come già assentita con il Decreto favorevole di compatibilità ambientale n. 844/2010, verrà al fine realizzata nella sua globalità, ancorché ripartita in due fasi temporali successive e distinte:

- a) la prima fase relativa alla costruzione del Terminale di rigassificazione di GNL (e relativa impiantistica) ubicato all'interno del Stabilimento della Solvay;
- b) la seconda fase relativa alla costruzione del nuovo Terminale di Etilene (e relativa impiantistica), sempre ubicato all'interno dello Stabilimento della Solvay, in adiacenza a quello di rigassificazione, con contestuale dismissione e smantellamento dell'esistente Terminale di Etilene di Vada e rinaturalizzazione dell'intera area di sedime.

VALUTATO non sostanziale lo spostamento temporale della delocalizzazione del Terminale di Etilene che avverrà in una fase successiva rispetto alla prima fase di costruzione del Terminale di rigassificazione di GNL.

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

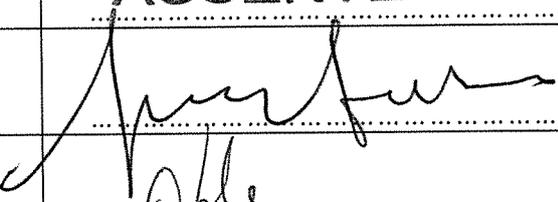
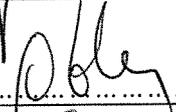
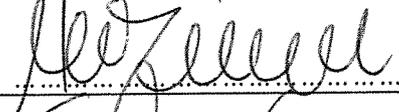
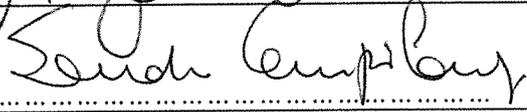
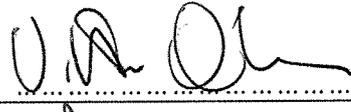
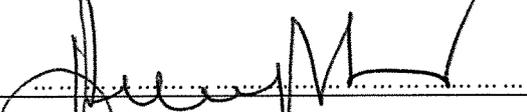
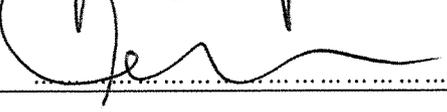
ESPRIME

Parere favorevole riguardo alla esclusione da VIA ai sensi dell'ex art. 20 del D.Lgs 152/06 e s.m.i. del progetto "Revisione alla Variante Progetto Rosignano" presentato dalla società Proponente Edison S.p.A., a condizione che siano ottemperate le seguenti prescrizioni:

Prescrizione n. 1	
Macrofase	ANTE OPERAM
Fase	1. Fase prima dell'avvio della progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Aspetti progettuali e gestionali
Oggetto della prescrizione	Prima dell'avvio delle opere di costruzione del rigassificatore, il Proponente dovrà in ogni caso presentare al MATTM un dettagliato cronoprogramma degli interventi relativi allo spostamento del Terminale di Etilene da Vada a Rosignano, inclusivo del perfezionamento degli accordi con INEOS Olefins S.p.A., della redazione del progetto esecutivo e della costruzione del Terminale stesso, oltre allo smantellamento di quello esistente da dismettere, inclusa la rinaturalizzazione dell'area su cui insiste l'attuale impianto, tenendo conto di eventuali SIMOPS (<i>Simultaneous Operations</i>), ovvero di tutte le operazioni simultanee delle fasi di realizzazione dello spostamento del Terminale di Etilene con il Rigassificatore di GNL anche in esercizio, tenendo conto che il predetto spostamento rappresenta un elemento imprescindibile alla realizzazione complessiva dell'intervento, così come assentito con Decreto VIA n. 844/2010
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dei lavori
Ente vigilante	MATTM

Prescrizione n. 1	
Enti coinvolti	
Prescrizione n. 2	
Macrofase	CORSO D'OPERA
Fase	4. Fase di cantiere
Ambito di applicazione	
Oggetto della prescrizione	Il completamento della costruzione del nuovo Terminale di Etilene, con relativa impiantistica, inclusa la dismissione e lo smantellamento dell'esistente Terminale di Etilene di Vada, oltre alla rinaturalizzazione dell'intera area di sedime di cui alla prescrizione n. 41 del DM 884/2010, dovrà avvenire entro il termine massimo di 5 (cinque) anni decorrenti dalla data di avvenuta ottemperanza della prescrizione n. 1 da parte del MATTM.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Allestimento del cantiere e lavori per la realizzazione dell'opera
Ente vigilante	MATTM
Enti coinvolti	

Il Proponente è comunque tenuto all'ottemperanza di tutte le prescrizioni, nessuna esclusa, contenute nel Decreto favorevole di compatibilità ambientale n. 844/2010.

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	ASSENTE
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	

Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	<i>Borgia</i>
Ing. Silvio Bosetti	<i>Bosetti</i>
Ing. Stefano Calzolari	<i>Calzolari</i>
Ing. Antonio Castelgrande	<i>Castelgrande</i>
Arch. Giuseppe Chiriatti	<i>Chiriatti</i>
Arch. Laura Cobello	ASSENTE
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	<i>Corezzi</i>
Dott. Federico Crescenzi	<i>Crescenzi</i>
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	<i>De Donno</i>
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	<i>Di Raimondo</i>
Ing. Graziano Falappa	<i>Falappa</i>
Arch. Antonio Gatto	<i>Gatto</i>

→

vs

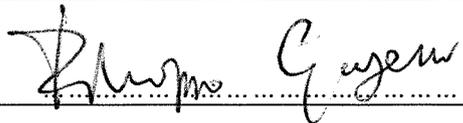
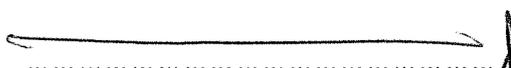
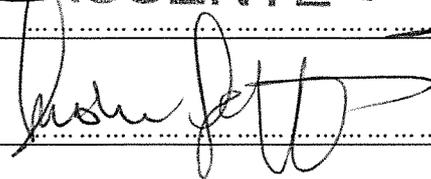
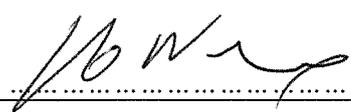
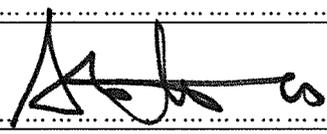
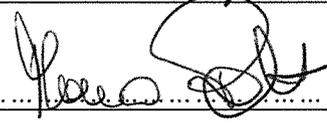
1

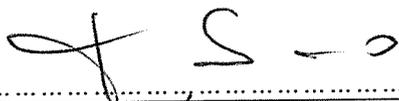
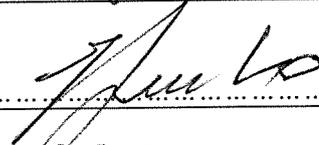
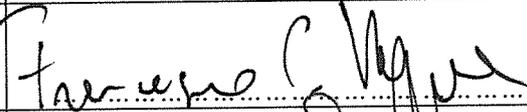
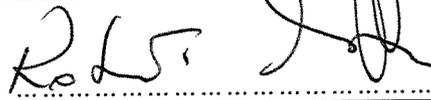
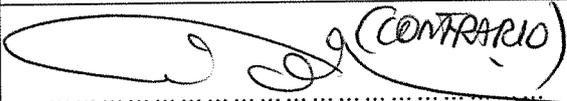
W M

di

L

ce

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE 
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	ASSENTE
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	ASSENTE
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	
Arch. Carla Chiodini (Rappresentante Regione Toscana)	 (CONTRARIO)



