



Livorno, 21 marzo 2019

**PROT. 2019/OUT/GENER/B/0094**

Spett.le  
Comitato Tecnico Regionale per la Toscana  
c/o Direzione Regionale dei VV.FF. della  
Toscana  
Via M. Ficino, 13  
50132 Firenze

*Inviata via PEC all'indirizzo:  
dir.toscana@cert.vigilfuoco.it*

Spett.le  
Comando Provinciale dei VV.FF di Livorno  
Via Campania, 25  
57124 Livorno

*Inviata via PEC all'indirizzo:  
com.livorno@cert.vigilfuoco.it*

**Oggetto: Dichiarazione di Non Aggravio ai sensi del D.Lgs. 26 giugno 2015, n. 105 alla realizzazione di modifiche impiantistiche finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi metaniere di piccola taglia di GNL dedicato ad uso combustibile, non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale**

La Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A (di seguito OLT) con sede legale in via Passione 8 - 20122 Milano, P.IVA 07197231009, per il tramite dei suoi Amministratori Delegati (Richard FLEISCHMANN nato in Germania il 25/08/1956, c.f. FLSRST56M25Z112L e Alessandro FINO nato a Gagliano del Capo (LE) il 10/03/1971, c.f. FNILSN71C10D851D), **i quali sono consapevoli delle sanzioni penali in caso di dichiarazioni non veritiere e falsità negli atti (ai sensi degli artt. 75 e 76 D.P.R. 445/2000) sotto la propria responsabilità,**

#### **PREMESSO CHE**

La società OLT è Gestore del Terminale di rigassificazione di tipo flottante (FSRU Toscana), localizzato al largo della costa toscana. Il Terminale è soggetto all'applicazione del D.Lgs. 105/2015 e s.m.i. configurandosi come Stabilimento di Soglia Superiore.

Il Terminale è attualmente dotato delle attrezzature impiantistiche necessarie per ricevere, stoccare e rigassificare il GNL trasportato dalle navi metaniere, per poi inviarlo in forma gassosa verso terra, nella Rete Nazionale Gasdotti, tramite una condotta sottomarina. Le navi metaniere attraccano al Terminale affiancandosi al lato destro.

La Società OLT intende realizzare alcune modifiche impiantistiche finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi metaniere di piccola taglia di GNL dedicato ad uso combustibile, non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale. Tale progetto di modifica prevede, in aggiunta alle attività svolte dal Terminale, l'implementazione del servizio di Small scale LNG (SSLNG) per la distribuzione del GNL come combustibile, tramite la scarica di 41 metaniere di piccola-media taglia (SSLNGC) all'anno. Questo nuovo servizio verrebbe alimentato da una capacità di GNL dedicata al servizio stesso pari ad un quantitativo di circa 310.000 mcliq/anno, lasciando invariata la capacità di rigassificazione massima autorizzata pari a 3,75 Mld mc/anno.

In particolare, si rende necessaria la realizzazione di una serie di interventi funzionali e impiantistici che riguarderanno nello specifico:

- il sistema di ormeggio per l'accosto in sicurezza delle SSLNGC sul fianco sinistro (*port side*) del Terminale "FSRU Toscana";
- modifica del sistema esistente di trasferimento (fianco sinistro) del GNL dal Terminale "FSRU Toscana" alle SSLNGC.

Nell'ambito del progetto è previsto inoltre che la modifica al sistema di trasferimento consenta anche lo scarico di GNL dalle SSLNGC al Terminale FSRU, al fine di garantire un'ulteriore possibilità di approvvigionamento di GNL, in caso di scarso utilizzo del Terminale, per la produzione di energia elettrica per autoconsumo con conseguente ottimizzazione del funzionamento dello stesso.

### DICHIARA CHE

**La modifica prevista è progettata ed eseguita a regola d'arte e non costituisce aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti.**

In particolare, con riferimento alla sezione 2 dell'Allegato D del D.Lgs. 105/2015, la modifica:

- Non comporta variazione del quantitativo delle sostanze pericolose presenti in Stabilimento (la piccola nave metaniera "SSLNGC" si presenta al travaso presso il Terminale scarica), né l'introduzione di nuove sostanze pericolose;
- Non comporta cambio di destinazione di serbatoi di liquidi infiammabili rientranti nelle categorie P5a, P5b, P5c;
- Non comporta il cambio di destinazione di un serbatoio di stoccaggio di sostanze pericolose o preparati pericolosi nell'ambito della stessa classe o di classe di pericolosità inferiore;
- Non comporta l'introduzione di nuove tipologie o modalità di accadimento, di incidenti ipotizzabili che risultano più gravose per verosimiglianza (classe di probabilità di accadimento) e/o per distanze di danno associate con conseguente ripercussione sulle azioni di emergenza esterna e/o sull'informazione alla popolazione e/o comportanti la modifica delle classi di compatibilità territoriale esterne allo Stabilimento.

In particolare, tutti gli scenari incidentali individuati per la modifica (“Jet Fire”, “Pool Fire”, “Flash Fire” e UVCE) sono già conseguenza di eventi iniziatori attualmente presenti e valutati nel Rapporto di Sicurezza di Stabilimento.

È stato effettuato il confronto tra l’evento iniziatore EIR 1b - “Rilascio di GNL durante trasferimento Small Scale”, che viene ad aggiungersi per la modifica, e l’evento iniziatore EIR 1 - “Rilascio di GNL dai bracci di carico” (già presente in Rapporto di Sicurezza di Stabilimento), scelto per riferimento in quanto sono entrambi eventi che possono svilupparsi durante operazioni di trasferimento di GNL.

Relativamente alle frequenze attese degli scenari incidentali si può evidenziare come le frequenze per gli scenari della modifica siano (confrontando scenario per scenario) in tutti i casi (“Jet Fire”, “Pool Fire”, “Flash Fire”, UVCE) inferiori rispetto a quelle previste per gli scenari che possono derivare dall’EIR1.

Con riferimento all’analisi delle conseguenze il confronto tra i due scenari rileva una situazione sostanzialmente comparabile sebbene in generale l’EIR 1b presenti distanze di impatto ridotte rispetto all’EIR 1.

Si evidenzia inoltre che il rischio associato allo scenario incidentale ipotizzabile per la modifica risulta nettamente inferiore ad altri scenari già individuati per il Terminale (ad esempio EIR 4, sempre riferito ad uno scenario di GNL, che presenta distanze di danno e frequenze significativamente superiori all’EIR 1b).

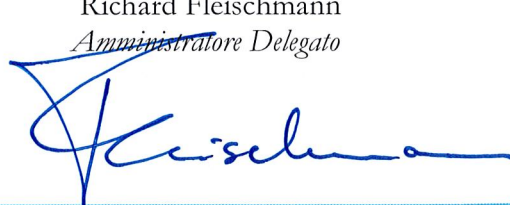
Infine, si segnala che gli scenari incidentali che si potrebbero verificare a seguito della modifica rimarrebbero ampiamente all’interno della zona di interdizione alla navigazione di 2 miglia nautiche (3,7km) stabilita intorno al Terminale; per questo non è da attendersi alcun danno a persone o installazioni estranee alle attività del Terminale stesso.

- Non comporta lo smantellamento o la riduzione di funzionalità o della capacità di stoccaggio di apparecchiature e/o di sistemi ausiliari o di sicurezza critici;
- La modifica non coinvolge apparecchiature o sistemi valutati critici per la sicurezza nel Rapporto di Sicurezza di Stabilimento.

Restiamo a disposizione per eventuali chiarimenti e cogliamo l’occasione per porgere distinti saluti.

Il Gestore

Alessandro Fino  
*Amministratore Delegato*  


Richard Fleischmann  
*Amministratore Delegato*  




*Allegati:*

- *Relazione tecnica a supporto della Dichiarazione di non aggravio del preesistente livello di rischio ai sensi del D.Lgs 105/2015 (documento: OLTTOS 1233 Re01 SSLNG Service\_Seveso Rel Tecn DNA Rev. 1.0 181228)*