



Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
Scali Rosciano, 6 - 57123 Livorno, Italia

R.U.P. ing. Enrico Pribaz
D.E.C. ing. Ilaria Lotti

R.T.P.



30035 Mirano (VE)
Viale Belvedere, 8/10
www.fm-ingegneria.com

Tel. +39 041 5785 711
Fax +39 041 4355 933
portolivorno@fm-ingegneria.com



P.O. Box 1132
3800 BC Amersfoort
The Netherlands
www.royalhaskoningdhv.com

Tel. +44 (0)207 222 2115
Fax +44 (0)207 222 2659
info@rhdhv.com



35027 Noventa Padovana (PD)
Via Panà 56/a

Tel. +39 049 8945 087
Fax +39 049 8707 868
mail@hsmarinesrl.com



31027 Spresiano (TV)
Via Tiepolo, 8
www.gtgeo.it

Tel. +39 0422 8870 31
Fax +39 0422 8895 89
info@gtgeo.it

PROGETTO

**PROGETTAZIONE PRELIMINARE E DEFINITIVA DELLE
OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI
NELLA NUOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA
PIATTAFORMA EUROPA, COMPRESO LO STUDIO DI
IMPATTO AMBIENTALE E LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA
AMBIENTALE**

EMISSIONE

PROGETTO PRELIMINARE

TITOLO

A - PARTE GENERALE

Piano particellare preliminare delle aree / rilievo di massima degli immobili

REV.	DATA	FILE	OGGETTO	DIS.	APPR.
1					
2					
3					
4					
5					

ELABORATO N.

A007

DATA: 12/12/2019	SCALA: -	FILE: 1233_PP-A-007_0.doc	J.N. 1233/'19
PROGETTO L. Masiero - N. Sguotti	DISEGNO L. Masiero - N. Sguotti	VERIFICA L. Masiero	APPROVAZIONE T. Tassi

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

Indice generale

1	PREMESSA	2
2	CENSIMENTO DEI BENI PUBBLICI	2
2.1	GENERALITA'	2
2.2	INQUADRAMENTO URBANISTICO	2
2.3	INDIVIDUAZIONE DELLE AREE	6
2.3.1	CONSULTAZIONE PORTALE SISTER DELL'ADE	7
2.4	ELABORATI GRAFICI	9
3	INTERFERENZE CON LE RETI DI SERVIZI PRESENTI NELL'AREA	11
3.1	CONDOTTA OLT	12
3.1.1	INCONTRI E COMUNICAZIONI CON GLI ENTI	12
3.1.2	DESCRIZIONE DELLA CONDOTTA	16
3.1.3	DOCUMENTAZIONE E PERMESSI	17
3.1.4	RISOLUZIONE DELL'INTERFERENZA	18
3.2	CAVO ELETTRICO	19
4	ALLEGATI	20

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: DOCUMENTI DI SUPPORTO 1233_PP-A-007_0.docx
--	---	---

1 PREMESSA

La presente relazione (PP-A-007) riporta a livello preliminare il censimento delle aree catastali interessate dalle opere oggetto d'intervento e le possibili interferenze con le reti di servizi esistenti, sulla base della cartografia disponibile e a seguito di numerosi incontri con gli Enti preposti al controllo di servizi e al rilascio di concessioni (AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, SNAM, Capitaneria di porto, ecc.).

2 CENSIMENTO DEI BENI PUBBLICI

2.1 GENERALITA'

Il presente censimento illustra la consistenza delle aree limitrofe, necessarie alla realizzazione del progetto "Opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa" e l'indicazione delle proprietà delle singole aree.

Il presente censimento è costituito:

- dall'inquadramento delle opere sotto il profilo urbanistico (§ 2.2);
- dall'individuazione delle particelle catastali (§ 2.3);
- dall'elenco delle ditte catastali delle proprietà da e asservire, e/o occupare, così come risultanti dai dati catastali identificativi delle aree (foglio, particella, ecc.), nonché delle superfici interessate (§ 2.3);
- da elaborati grafici, redatti sovrapponendo i confini di progetto con le mappe catastali, su cui sono individuate le aree da asservire e/o occupare e/o demolire (Diga della Meloria) per la realizzazione delle opere (riportati in allegato).

2.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO

Con riferimento al documento di progetto PP-A-004, si riporta l'elenco dei principali strumenti urbanistici di riferimento:

1. Il Piano Strutturale del Comune di Livorno, approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale Toscana n. 145 del 21 luglio 1997, prevede la trasformazione del Porto Mediceo e darsena Nuova in Approdo Turistico così come definito dall'UTOE 5A-1 del P.S. stesso.
2. Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Livorno, approvato con delibera n. 899 del 27 novembre 1998, prevede per il porto di Livorno come nuova funzione quella turistico diportistica;
3. Il Piano di Indirizzo Territoriale della Regione Toscana, approvato dal Consiglio Regionale con delibera n. 72 in data 24.7.2007 e allegato Master Pian" La rete dei porti toscani" che classifica lo scalo di Livorno tra i porti di interesse regionale, nazionale e internazionale e conferma l'obbiettivo strategico;
4. Piano Regolatore Portuale, relative variante e Norme di Attuazione.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE / DELIMITAZIONE DELL'AMBITO DEL P.R.P.
Scala 1:10000

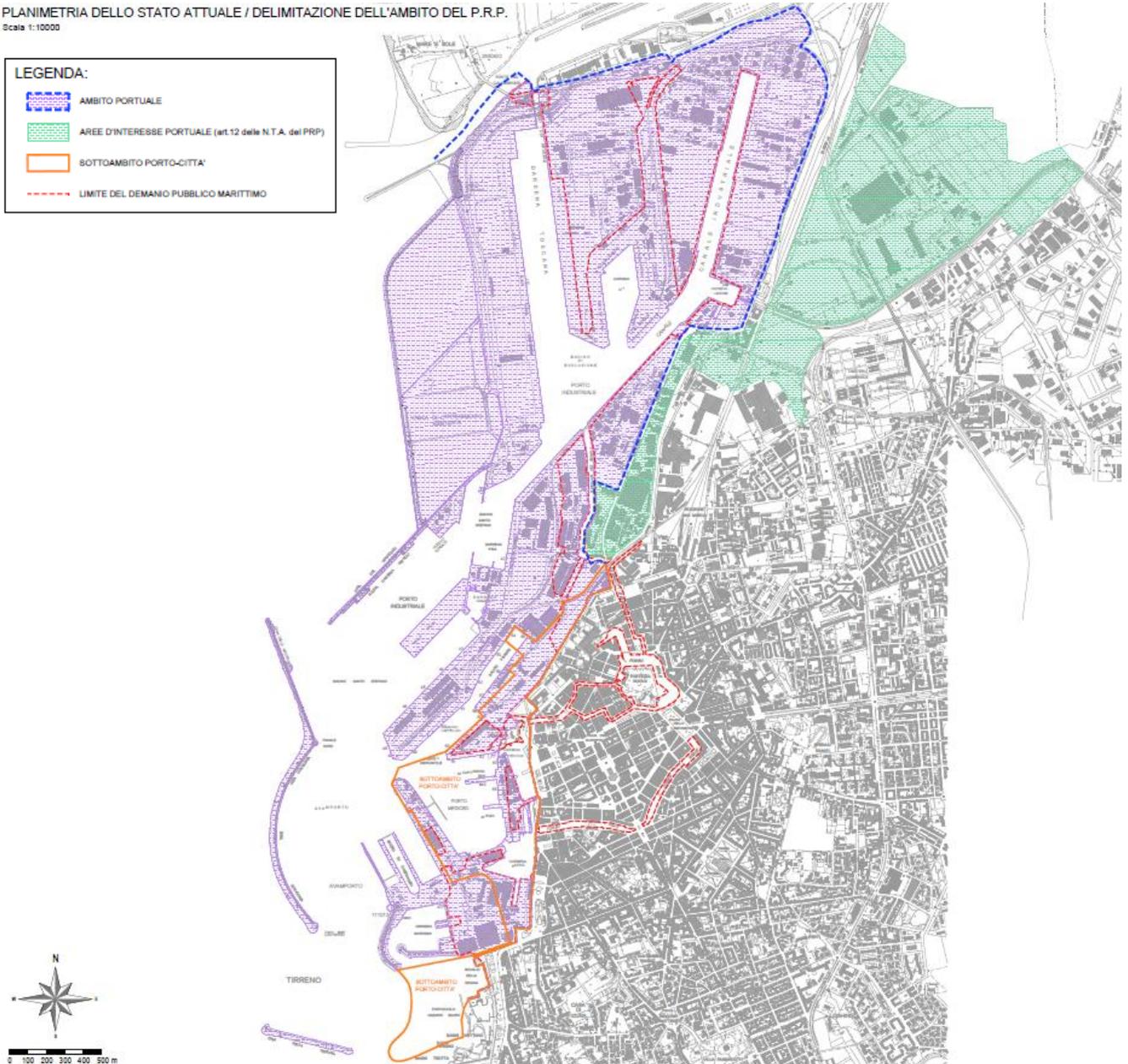


Figura 1: Delimitazione ambito PRP.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

P.R.P. - AREE FUNZIONALI E DESTINAZIONI D'USO
Scala 1:10000

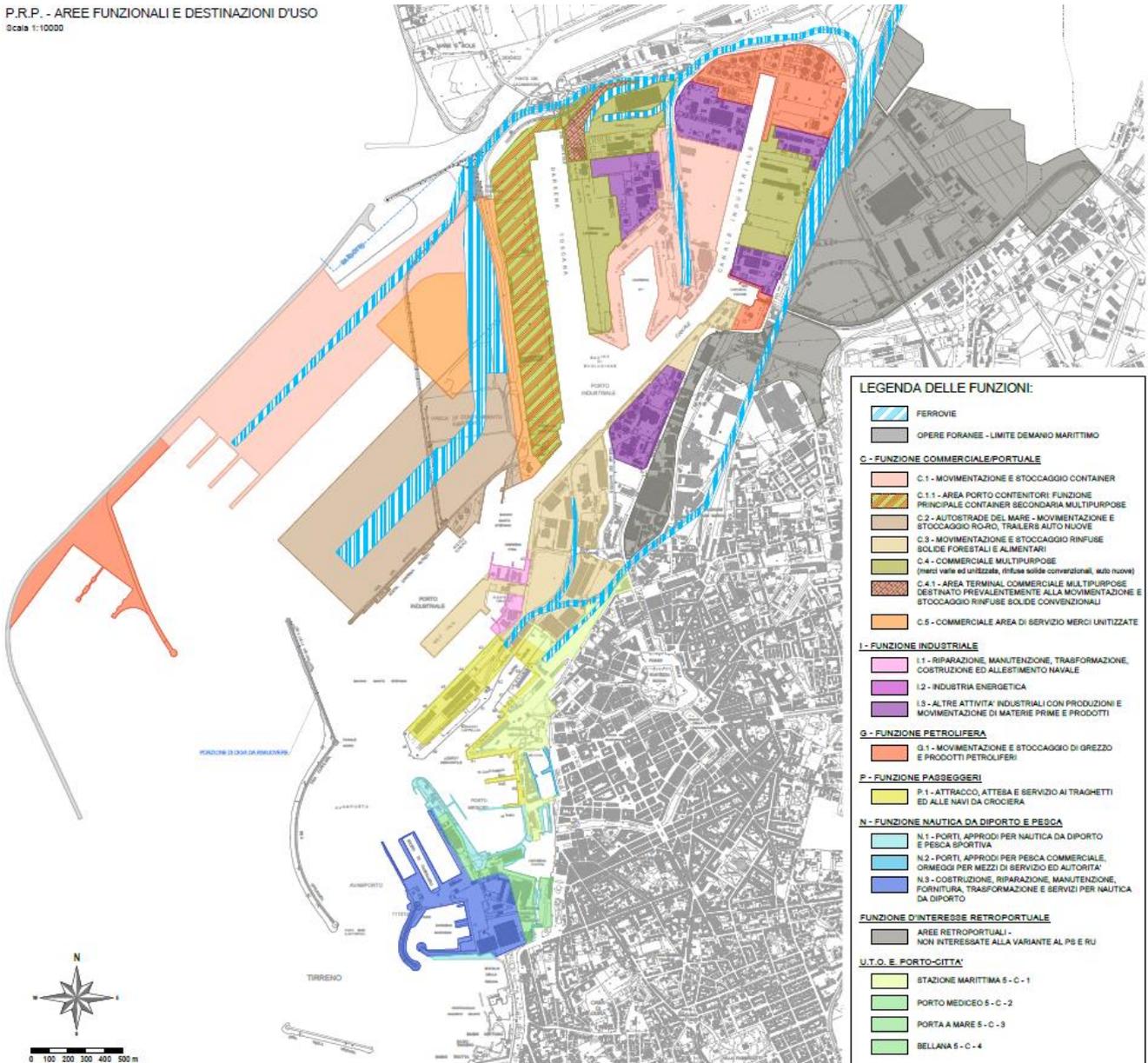


Figura 3: PRP-Aree funzionali e destinazioni d'uso.

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: DOCUMENTI DI SUPPORTO 1233_PP-A-007_0.docx
--	---	---

2.3 INDIVIDUAZIONE DELLE AREE

L'identificazione della proprietà delle aree interessate dall'opere di progetto, riportata negli elaborati grafici allegati alla presente relazione con indicate le particelle, il foglio di mappa di riferimento e gli altri dati necessari, è stata eseguita utilizzando i portali informatici messi a disposizione dalla Provincia di Livorno e dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale:

- <https://livorno.ldpgis.it/catasto/pub/index.php?viewer=ajax&sid=>
- <https://sigp.portaltotirreno.it/catasto/pub/index.php?viewer=ldp>

Una volta identificate le particelle catastati, mediante il portale dell'Agenzia delle Entrate sono stati determinati i proprietari delle singole aree con annessa area occupazione (se catasto terreni) o la categoria di appartenenza e rendita (se catasto fabbricati).

Nel caso specifico l'intervento insiste sulle particelle individuate al Catasto di Firenze nei fogli mappali 14 e 15, ovvero:

- Attacco dalla Diga del Marzocco – Foglio 14 – particelle 312, 338, 340, 363, 364, 365
- Diga della Meloria – Foglio 15 – particelle B, 1, 17, 18, 19.

Nella zona di attacco nord con la II^a vasca di colmata ad oggi non risultano riferimenti catastali.

Sulla base dell'investigazione attraverso il portale Sister dell'Agenzia delle Entrate, tutte le particelle catastali interrogate risultano in area demaniale di proprietà del DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM), come evidenziato nella tabella e nelle figure a seguire.

Catasto terreni - Attacco dalla Diga del Marzocco

Foglio	Particella Mappale	Superficie			Nominativo o denominazione
		ha	are	ca	
14	312		1	58	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
"	338		3	30	"
"	340	1	17	10	"
"	363		4	26	"
"	364			54	"
"	365			29	"

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

Catasto fabbricati - Diga della Meloria

Foglio	Particella Mappale	Superficie			Categoria Rendita	Nominativo o denominazione
		ha	are	ca		
15	1			68	E/6 448,80 €	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)

Catasto terreni - Diga della Meloria

Foglio	Particella Mappale	Superficie			Nominativo o denominazione
		ha	are	ca	
15	B	3	39	22	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
"	17		4	32	"
"	18		12	9	"
"	19	2	87	98	"

2.3.1 Consultazione portale Sister dell'AdE

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **14** Particella: **312**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **14** Particella: **338**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **14** Particella: **340**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **14** Particella: **363**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **14** Particella: **364**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **14** Particella: **365**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **15** Particella: **B**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Fabbricati** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **15** Particella: **1**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **15** Particella: **17**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
<input checked="" type="radio"/>	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **15** Particella: **18**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
●	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

Immobile selezionato

Catasto: **Terreni** Comune: **LIVORNO** Codice: **E625**
Foglio: **15** Particella: **19**

Elenco Intestati

	Nominativo o denominazione	Codice fiscale	Titolarità	Quota	Altri dati
●	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	80208450587	Proprieta'	1000/1000	

2.4 ELABORATI GRAFICI

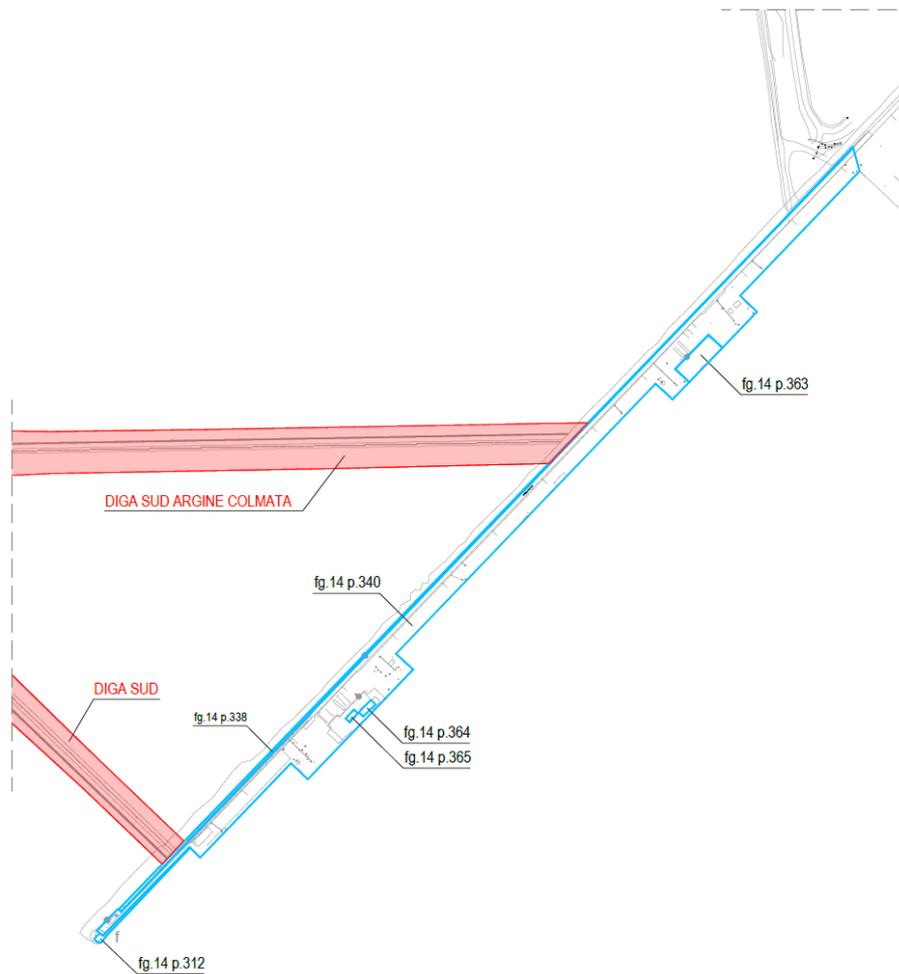


Figura 2.4 – Individuazione delle particelle lungo la Diga del Marzocco.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

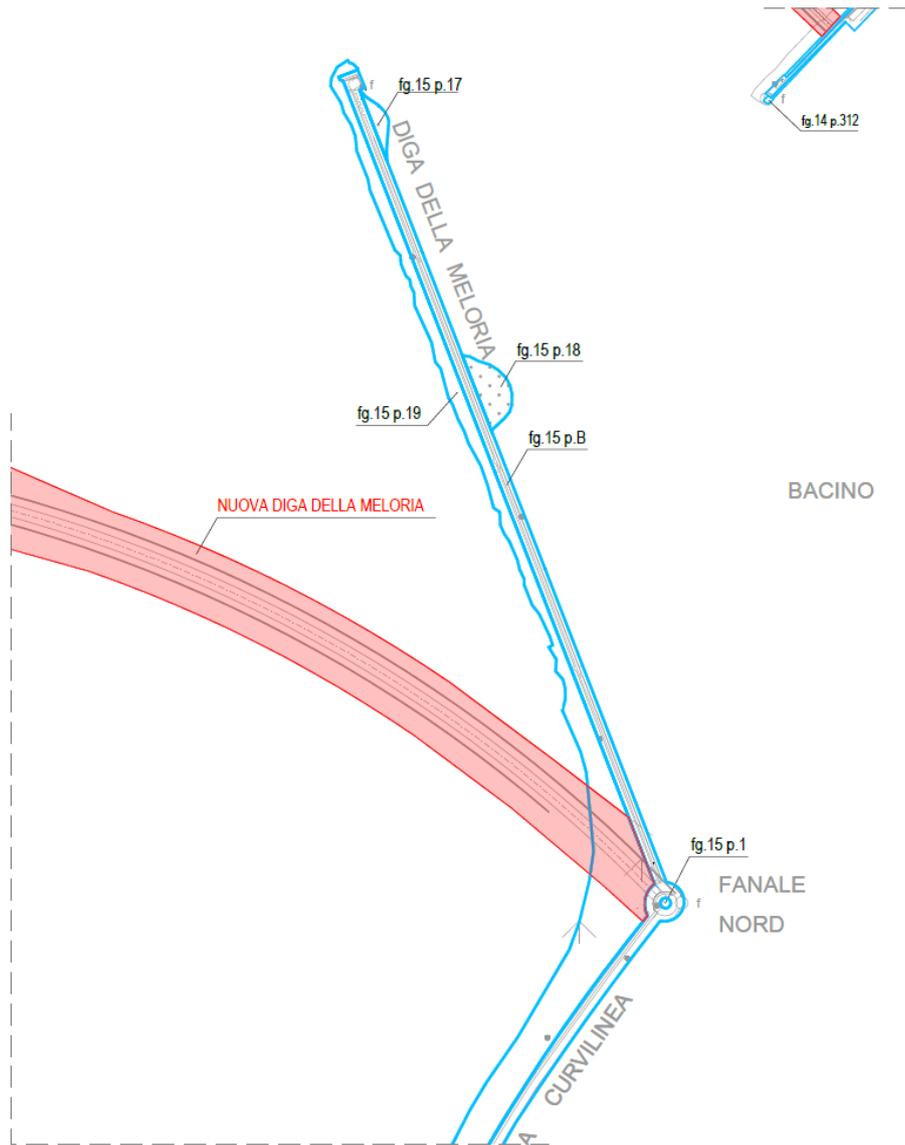


Figura 2.5 – Individuazione delle particelle lungo la Diga della Meloria.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

3 INTERFERENZE CON LE RETI DI SERVIZI PRESENTI NELL'AREA

Al fine di individuare le possibili interferenze con le reti di servizi esistenti nell'area di intervento, è stata eseguita una approfondita ricerca sulla base della cartografia disponibile e sono stati contattati gli Enti preposti al controllo di servizi e al rilascio di concessioni (AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, SNAM, Capitaneria di porto, ecc.).

In particolare, sulla base della cartografia nautica (cfr. successiva Figura 3.1), è stato possibile individuare la presenza di una condotta sottomarina (gasdotto OLT) nell'area compresa tra la foce dello scolmatore e l'esistente colmata e la presenza di un cavo elettrico sottomarino tra la Diga della Meloria e la Diga del Marzocco.

Al fine di individuare ulteriori interferenze, è stato inoltre indetto un incontro presso la Capitaneria di porto e successivamente inviata specifica richiesta all'Ente medesimo (Allegato 09). La Capitaneria ha confermato la presenza delle interferenze individuate e l'assenza di ulteriori interferenze nell'area di intervento (Allegato 10).

Di seguito, nei successivi paragrafi si riporta una descrizione delle due interferenze individuate, un rapporto sulle comunicazioni intercorse con gli Enti e sulla documentazione atta a documentare le opere interferenti e la descrizione delle scelte effettuate per risolvere tali interferenze.

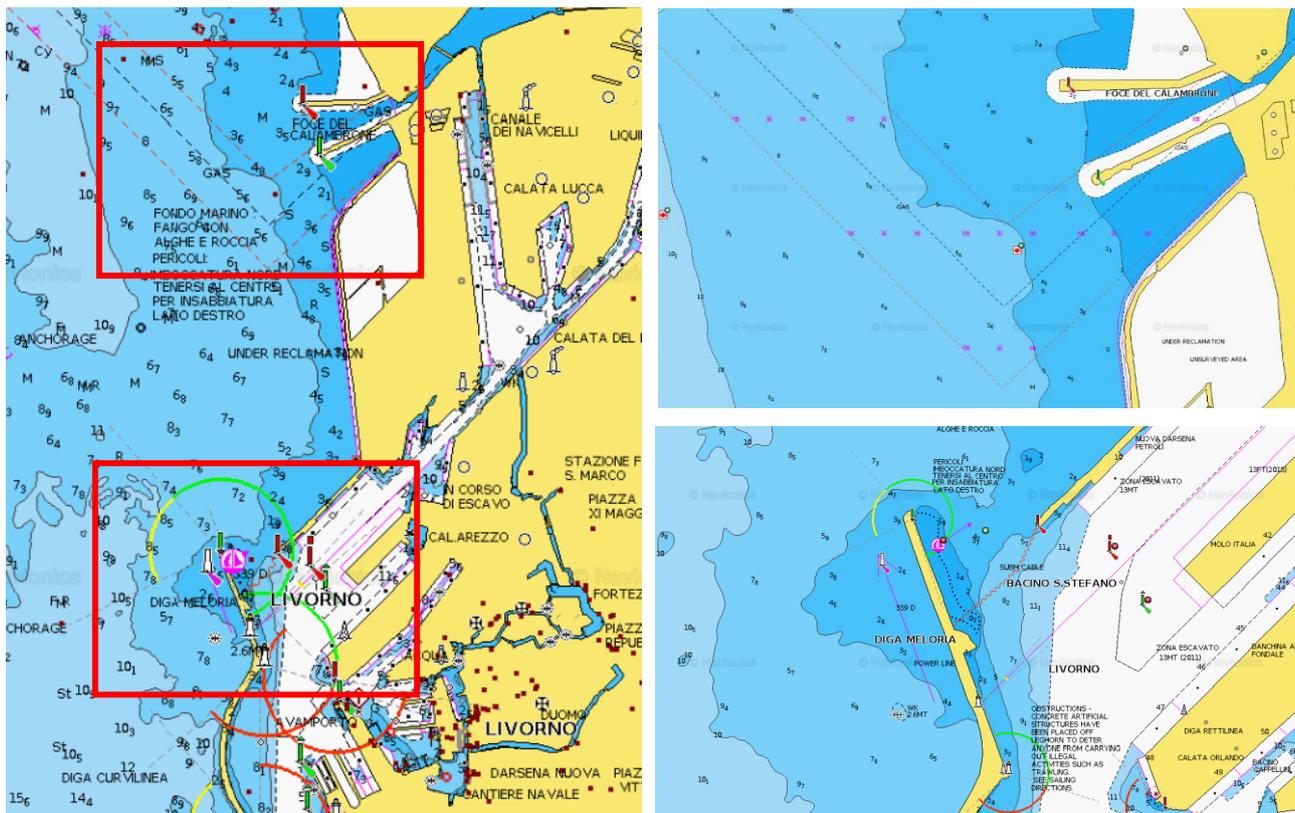


Figura 3.1 – Individuazione delle interferenze (figura a sinistra aree contornate di rosso): condotta sottomarina (figura in alto a destra) e cavo elettrico sottomarino (figura in basso a destra).

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: DOCUMENTI DI SUPPORTO 1233_PP-A-007_0.docx
--	---	---

3.1 CONDOTTA OLT

3.1.1 Incontri e comunicazioni con gli Enti

A seguito delle verifiche eseguite dall’A.d.S.P. del Mar Tirreno Settentrionale è risultato che la competenza per la gestione di tale condotta è di SNAM Rete Gas.

Al fine di individuare le possibili risoluzioni per tale interferenza è stata indetta una riunione in data 21 febbraio 2019 (di cui si riporta il verbale MoM02 – parte in allegato 03) con SNAM Rete Gas, in presenza della A.d.S.P.

Nel corso della riunione, SNAM ha confermato l’interferenza del gasdotto Snam Rete Gas (tra lo scolmatore e il terminal “FRSU Toscana”) e la piattaforma Europa, così come prevista dal Piano Regolatore Portuale del Porto di Livorno, sia nella configurazione finale che in quella di prima fase. La società SNAM si è inoltre impegnata ad effettuare a sua cura e spese un rilievo per individuare con precisione la posizione plano-altimetrica della condotta.

Nel corso della riunione è stata segnalata l’impossibilità di realizzare un rilevato al di sopra della condotta, in quanto il metanodotto è stato progettato e realizzato in conformità alle condizioni al contorno allora esistenti, evidenziando che la normativa vigente prescrive, per questa tipologia di gasdotto, le seguenti fasce di rispetto:

- per condotte “a mare” 15 m rispetto all’asse della condotta;
- per condotte “a terra” 41 m rispetto all’asse della condotta.

Ne risulterebbe quindi che la realizzazione del rilevato, ancorché ne possa essere verificata la compatibilità geotecnica e strutturale, renderebbe di fatto inservibile una larga fascia di terrapieno.

Sono state infine definite di concerto con SNAM le linee progettuali (fascia di rispetto, profondità massima del fondale al di sopra della condotta, ecc) da seguire per risolvere tale interferenza (cfr. successivo paragrafo 3.1.4) lasciando il tracciato della tubazione all’interno dello specchio acqueo della prevista darsena.

A seguito di tale incontro, SNAM ha dato mandato alla ditta GeCo S.r.l. (in data 12/04/2019) di eseguire il “Rilievo plano batimetrico del metanodotto 15681 – Allacciamento OLT di Livorno (tratto a mare) in posa nel canale scolmatore di Livorno”.

Successivamente, AdSp ha inviato a SNAM (in data 19/04/2019) l’indicazione dell’area interessata dall’interferenza della condotta con le opere di prima fase della Piattaforma Europa, e la richiesta di estendere il rilievo plano-altimetrico all’intera area individuata (estensione della fascia pari a circa 1.100 m, vedi successiva Figura 3.2).

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

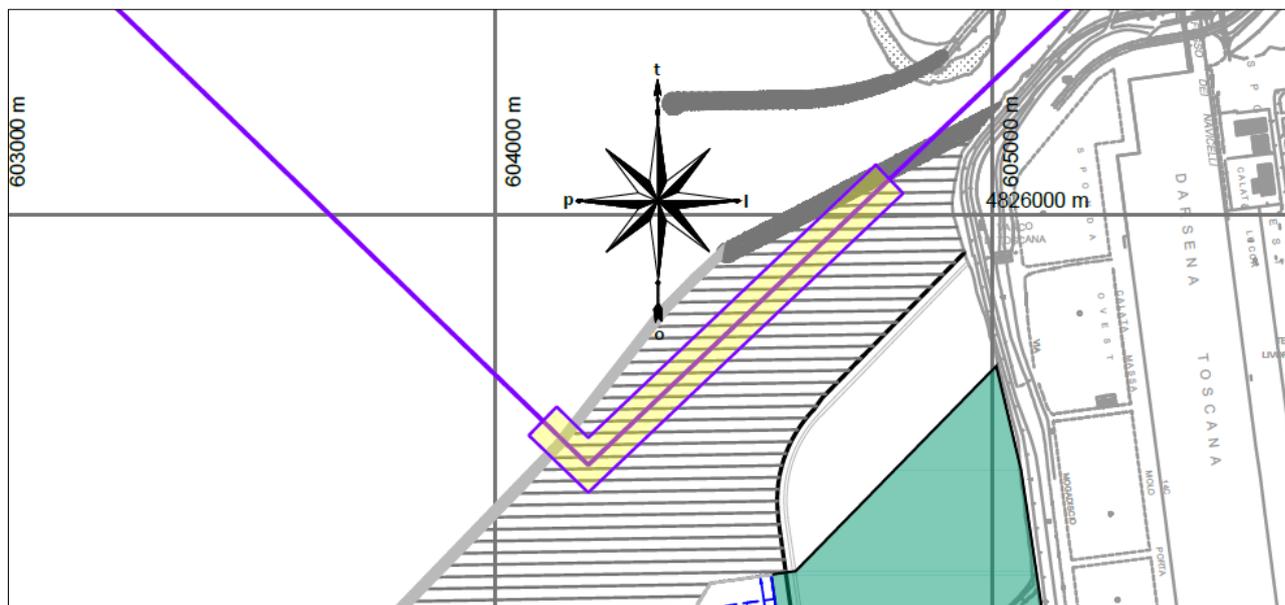


Figura 3.2 – Area interessata dall'interferenza con le opere di prima fase della Piattaforma Europa

Il rilievo è stato eseguito a maggio 2019 alla ditta GeCo S.r.l. ed è consistito nell'esecuzione del rilievo plano-altimetrico della condotta con individuazione delle quote di copertura.

Gli elaborati relativi al rilievo (di cui si riporta una copia in allegato 04) sono stati trasmessi alla A.d.S.P. in data 08/07/2019 e risultavano costituiti da una carta planobatimetrica (Figura 3.3) e dal profilo della condotta (Alignment sheet, Figura 3.4). L'analisi degli elaborati ha evidenziato alcune criticità relative al sistema di riferimento impiegato (UTM 32), differente da quello ufficiale in uso da parte di A.d.S.P. e impiegato nell'ambito della progettazione, e alle quote riportate nell'Alignment sheet, non coerenti con lo schema grafico.

A tale proposito l'R.T.P. ha provveduto a richiedere chiarimenti a GeCo S.r.l, senza ottenere formale riscontro. Successivamente A.d.S.P. ha provveduto a richiedere a SNAM (in data 06 settembre 2019) i seguenti elaborati:

- relazione finale;
- files in formato ASCII contenente le coordinate tridimensionali della condotta e dei punti d'asse rilevati;
- rilievo multibeam, RAW DATA;
- elementi geodetici, sistema riferimento, parametri di conversione da wgs a proiezione.

Non avendo ottenuto risposta, l'R.T.P. ha provveduto direttamente alla conversione del rilievo dal sistema di riferimento utilizzato da GeCo S.r.l (UTM 32N EPSG32632, WGS84) a coordinate GAUSS-BOAGA FO, Roma 40 (EPSG3003).

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx



Figura 3.3 – Carta planobatimetrica dell'area e tracciato della condotta

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

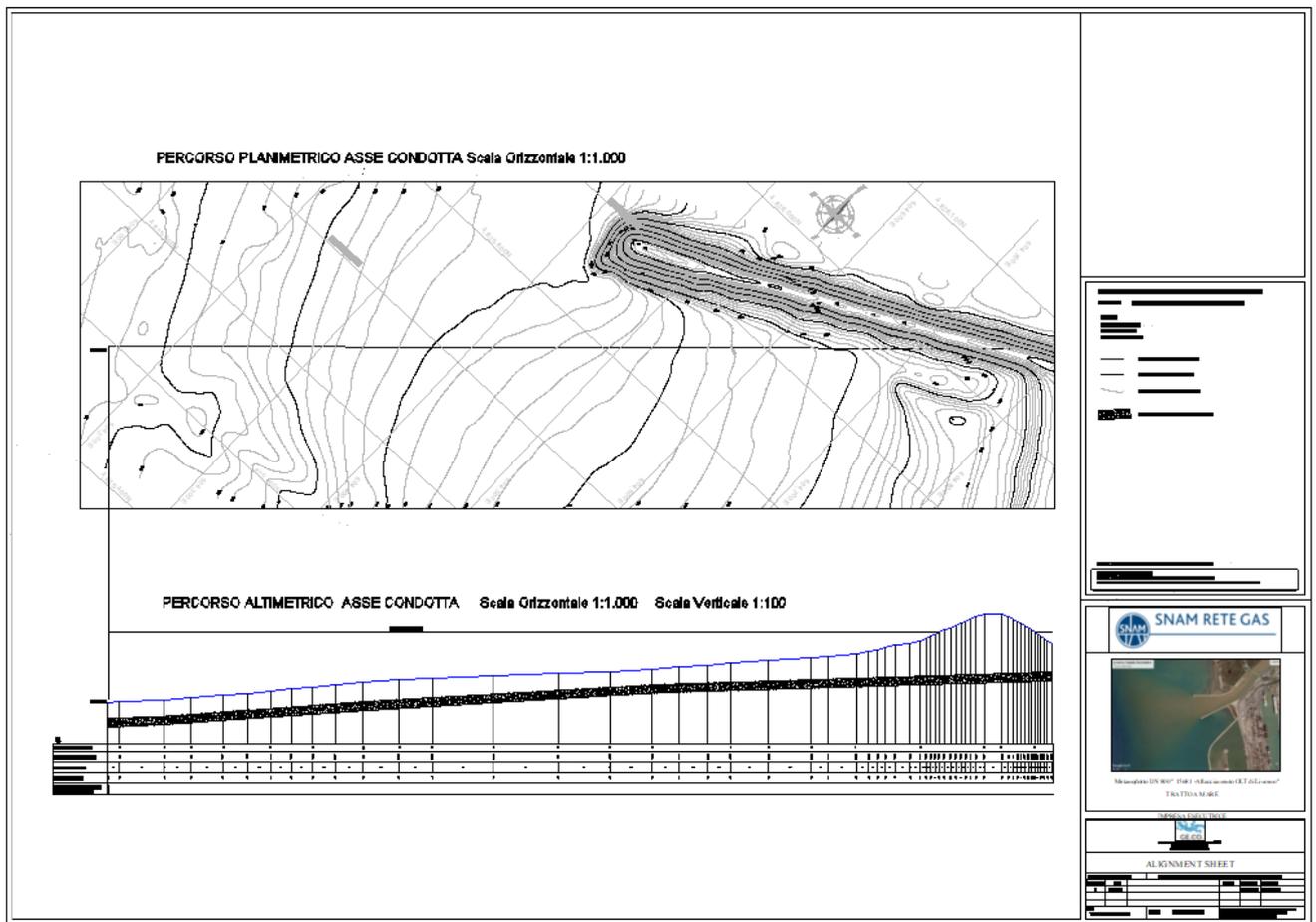


Figura 3.4 – Alignment sheet

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

3.1.2 Descrizione della condotta

Il Terminale di rigassificazione (<https://www.oltoffshore.it/terminale/dove-si-trova/>) di OLT Offshore LNG Toscana (FSRU Toscana) è costituito da una nave metaniera opportunamente modificata e ancorata in modo permanente a circa 22 km al largo della costa tra Livorno e Pisa (vedi Figura 3.5).

Il gas è trasportato a terra tramite una condotta di 36,5 km totali, di cui 29,5 km in mare, 5 km nel Canale Scolmatore ed i restanti 2 km sulla terraferma, completamente interrata e direttamente connessa alla Rete Nazionale dei Gasdotti.

Il tracciato della condotta è mostrato in Figura 3.5, che rappresenta un estratto della carta nautica: si può osservare che la condotta passa in prossimità della foce dello Scolmatore, per poi portarsi verso terra, passando dapprima al di sotto dell'armatura di foce in sinistra idraulica e successivamente all'interno dello Scolmatore.

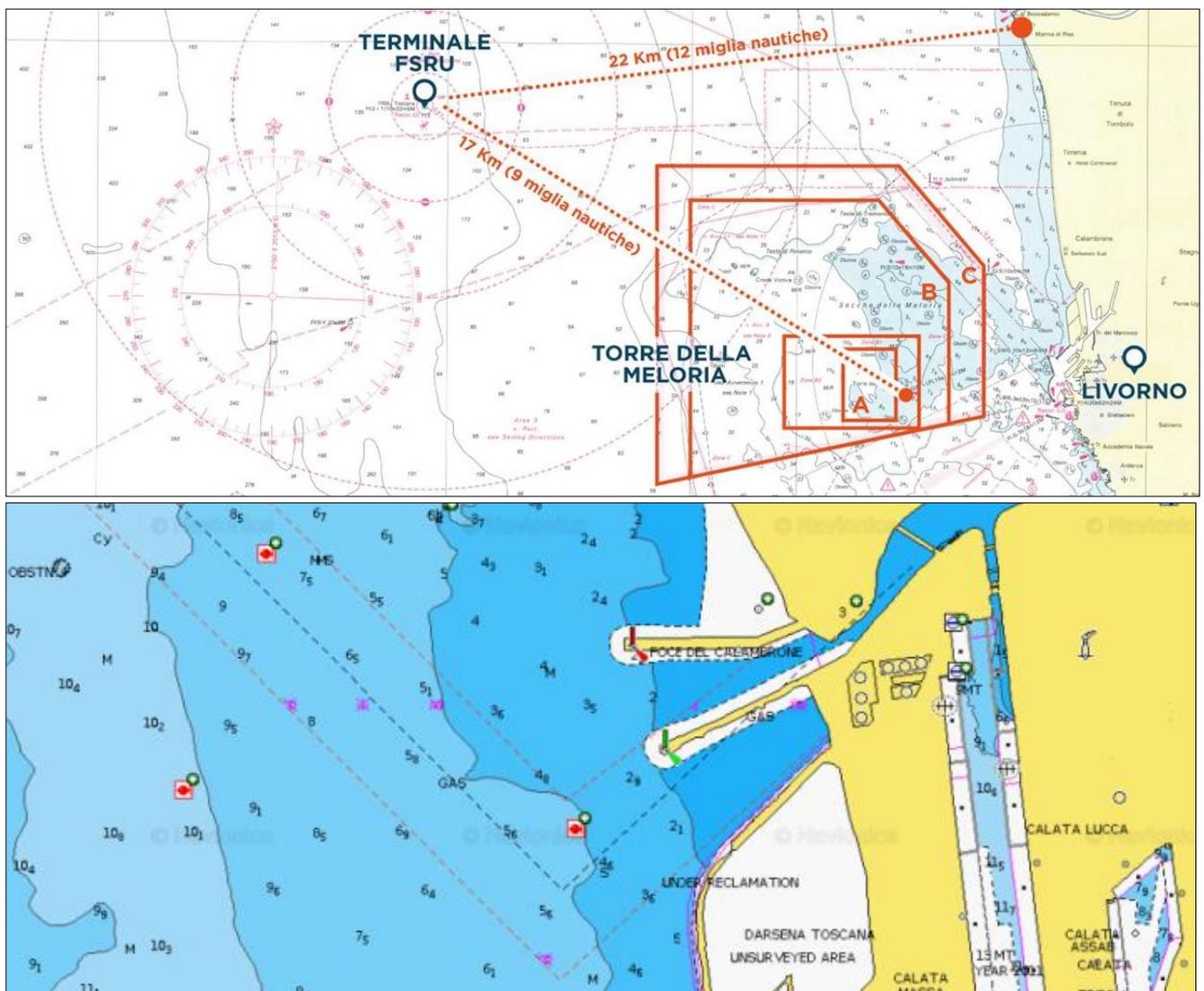


Figura 3.5– Posizione del Terminal FSRU (sopra) e tracciato della condotta (sotto)

Progetto: Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale	Livello progettazione: Progetto di fattibilità tecnico economica	Elaborato: DOCUMENTI DI SUPPORTO 1233_PP-A-007_0.docx
--	---	---

A seguito dei colloqui e degli incontri avvenuti con SNAM (cfr. precedente paragrafo 3.1.1), è stato possibile ottenere le tavole degli "As-Built", sulla base dei quali la condotta risulta suddivisa in due tratti:

- nel primo tratto, dallo scolmatore fino a circa 500 m misurati a partire dal vertice a mare, la condotta è realizzata in acciaio con tubazione DN800 posata mediante micro-tunneling e utilizzo di conci di protezione prefabbricati in c.a. di diametro 1800 mm; parte della condotta (a monte) risulta drenata, mentre la parte terminale è stata saturata con calcestruzzo (presumibilmente l'armatura di foce è stata realizzata sopra questa parte);
- il secondo tratto è costituito da una tubazione in acciaio di diametro 800 mm posata direttamente sul terreno nativo, previo scavo in trincea, a circa 1 m di profondità rispetto alla quota del fondale; la tubazione in acciaio non ha protezione né zavorra.

Il rilievo fornito da SNAM ed eseguito da GE.Co. Srl (cfr. precedente paragrafo 3.1.1) ha evidenziato che, nel tratto rilevato, la condotta risulta interrata a profondità variabili tra -3.5 e -8 m dal l.m.m.; inoltre, gli spessori di ricoprimento risultano essere mediamente 1.5 m.

La posizione della condotta nel sistema di riferimento ufficiale GAUSS-BOAGA FO, Roma 40, impiegata come riferimento per lo sviluppo del layout di progetto è stata ottenuta mediante conversione del rilievo fornito da SNAM. Si raccomanda che la fase esecutiva sia preceduta da una verifica puntuale del tracciato della tubazione con locale scopertura della generatrice superiore in posizioni chiave.

3.1.3 Documentazione e permessi

Di seguito si riporta l'elenco dei documenti e dei permessi (di cui si riporta una copia in allegato) relativi alla condotta:

- Autorizzazione alla costruzione del 23 febbraio 2006 rilasciato dal Ministero delle Attività Produttive di concerto con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio (allegato 05);
- Concessione n.469/2008 con il quale l'Amministrazione Marittima ha concesso alla società OLT Offshore LNG Toscana, per la durata di 40 anni, la temporanea occupazione e l'uso di specchi acquei ed area demaniale marittima per un totale di 314'073 mq.
- Ordinanza n.35/2001 della Capitaneria di Porto di Livorno con cui si è disciplinata la navigazione nell'area di permanente posizionamento di attrezzature asservite al terminale FSRU Toscana (allegato 06);
- Ordinanza n.137/2013 della Capitaneria di Porto di Livorno che limita la navigazione, l'ancoraggio e la pesca nelle aree in prossimità del FSRU Toscana (allegato 07);
- Ordinanza n.6/2014 della Capitaneria di Porto di Livorno che approva e rende esecutivo il Regolamento di sicurezza del Terminal (allegato 08);

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

3.1.4 Risoluzione dell'interferenza

Sulla base delle indicazioni fornite da SNAM nel corso della riunione del 21 febbraio 2019 e delle esigenze della progettazione si è proceduto alla modifica del layout progettuale, rispetto alla previsione di P.R.P. (che non individuava la presenza del gasdotto), al fine di rispettare le distanze minime di sicurezza dalla condotta sommersa.

Il layout è stato conseguentemente modificato, anticipando la realizzazione dello specchio acqueo della Darsena Fluviale con l'interruzione della Diga Nord in corrispondenza del gasdotto; le opere mantengono una distanza minima di 20 m dalla condotta (Figura 3.6).

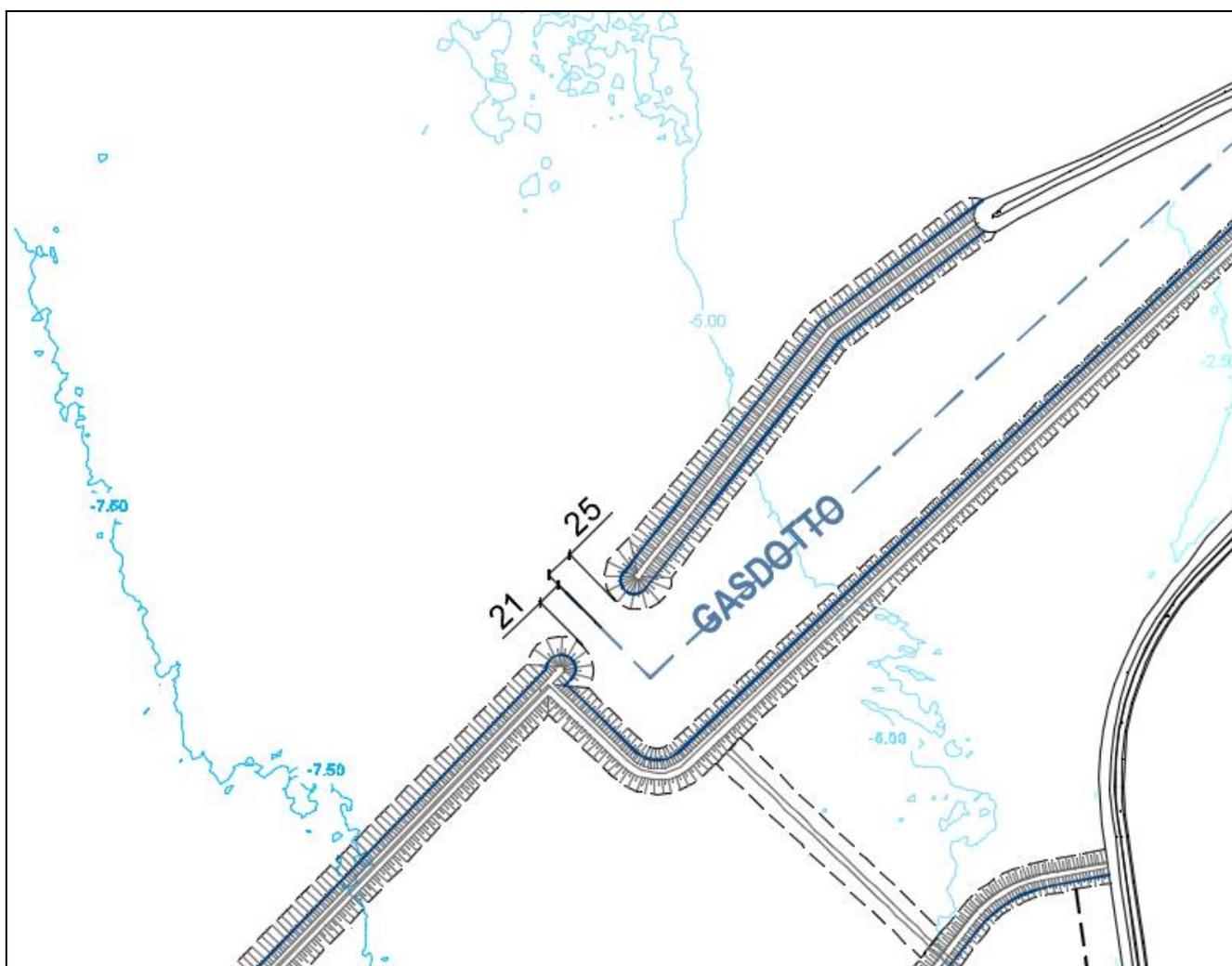


Figura 3.6 – Layout di progetto in prossimità del gasdotto OLT

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

3.2 CAVO ELETTRICO

Esaminando la cartografia nautica è stato possibile individuare la presenza di un cavo elettrico sottomarino tra la Diga della Meloria e la Diga del Marzocco (vedere Figura 3.1/Figura 3.7).

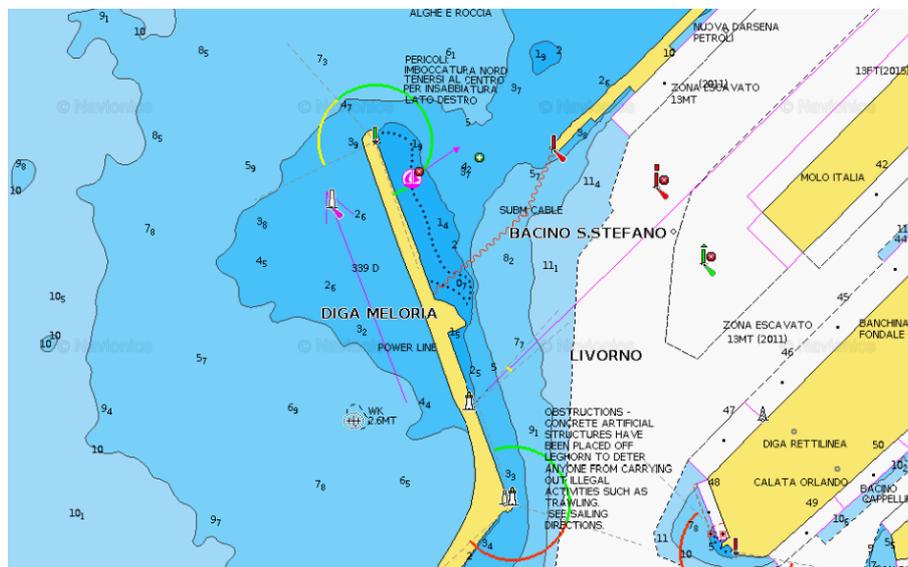


Figura 3.7 – Individuazione delle interferenze cavo elettrico sottomarino.

Di conseguenza, attraverso l'AdSP, è stata inviata una specifica richiesta alla Capitaneria di Porto (lettera prot. no. 637 del 12 giugno 2019 – Allegato 09) volta a confermare la presenza e la funzionalità di tale cavo e la presenza nell'area di progetto di ulteriori linee interrante non visibili nella carta nautica

La Capitaneria, con propria lettera protocollo M_D MFARISP0001914 del 4 novembre 2019 (Allegato 10), in esito a quanto richiesto ha:

- espresso il nulla osta alla rimozione dei cavi subacquei che asservivano la Diga della Meloria in quanto non più in uso;
- confermato che nell'area di interesse alla realizzazione della piattaforma Europa non vi è alcun servizio né sottoservizio in uso.

Di seguito, il cavo elettrico individuato nella cartografia nautica era finalizzato all'alimentazione dei servizi presenti sulla Diga della Meloria e risulta attualmente fuori servizio.

Progetto:

Progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo studio di impatto ambientale e la valutazione di incidenza ambientale

Livello progettazione:

Progetto di fattibilità tecnico economica

Elaborato:

DOCUMENTI DI SUPPORTO

1233_PP-A-007_0.docx

4 ALLEGATI

- Allegato 01 - Censimento delle aree_1
- Allegato 02 - Censimento delle aree_2
- Allegato 03 - MoM02_00_parte_I
- Allegato 04 – Rilievo SNAM
- Allegato 05 - Autorizzazione alla costruzione 2006
- Allegato 06 - Ordinanza 35_2011
- Allegato 07 - Ordinanza 137_2013
- Allegato 08 - Ordinanza 6_2014
- Allegato 09 - Richiesta sottoservizi
- Allegato 10 - Verifica cavidotto Diga della Meloria

CENSIMENTO DELLE AREE - Allegato 1

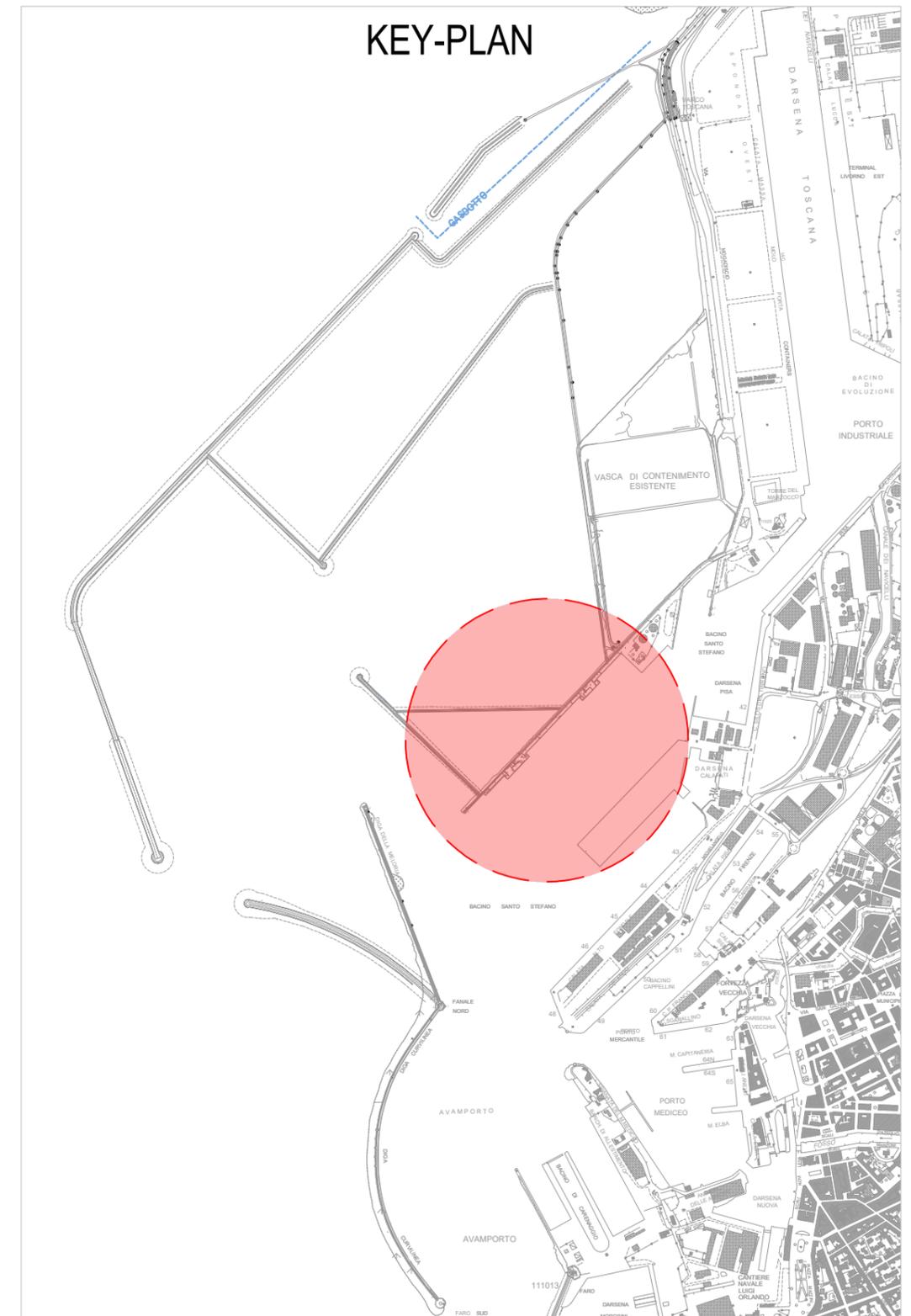
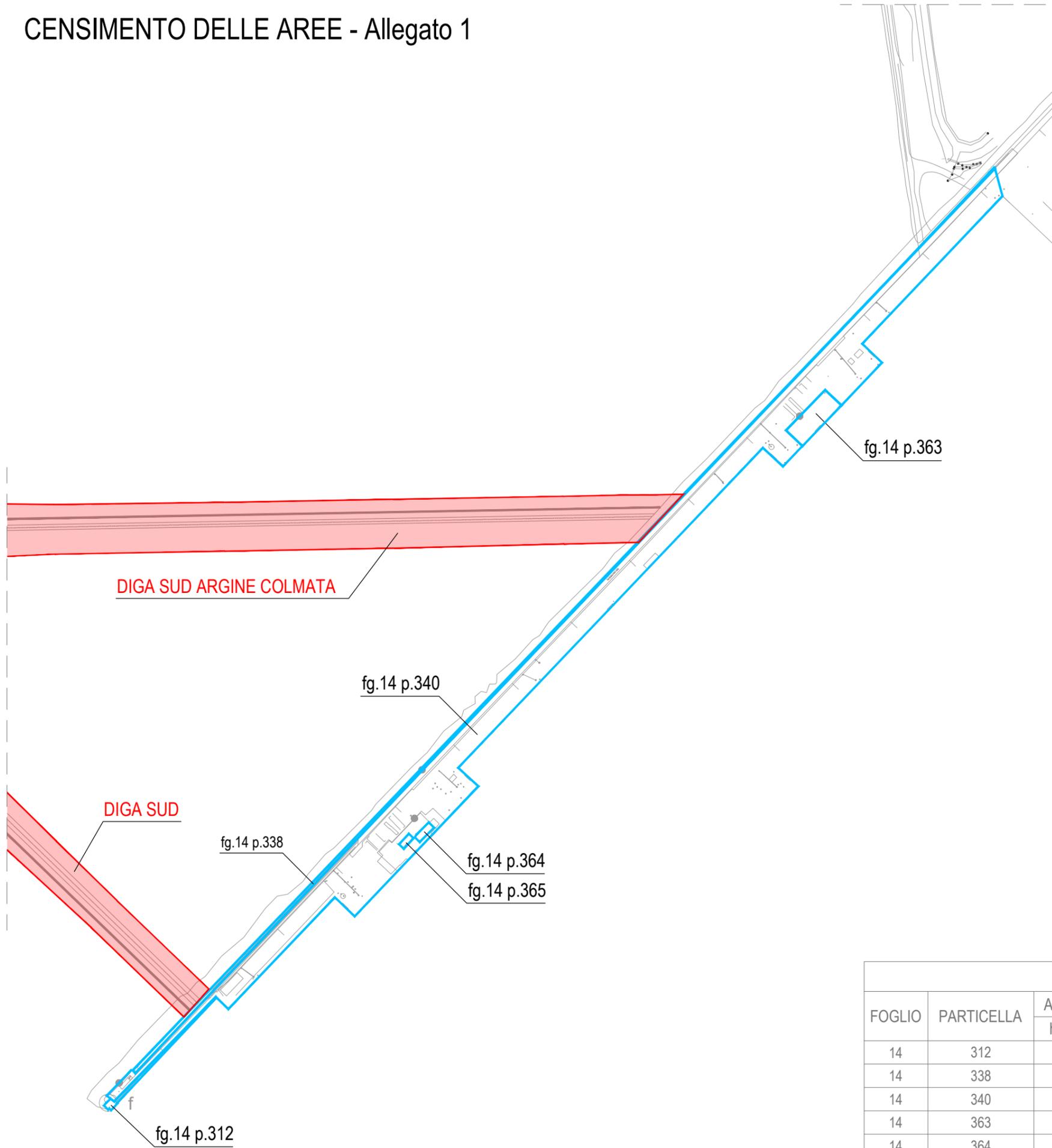
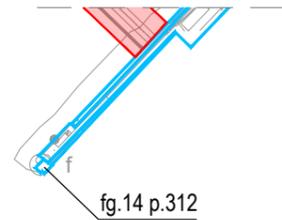
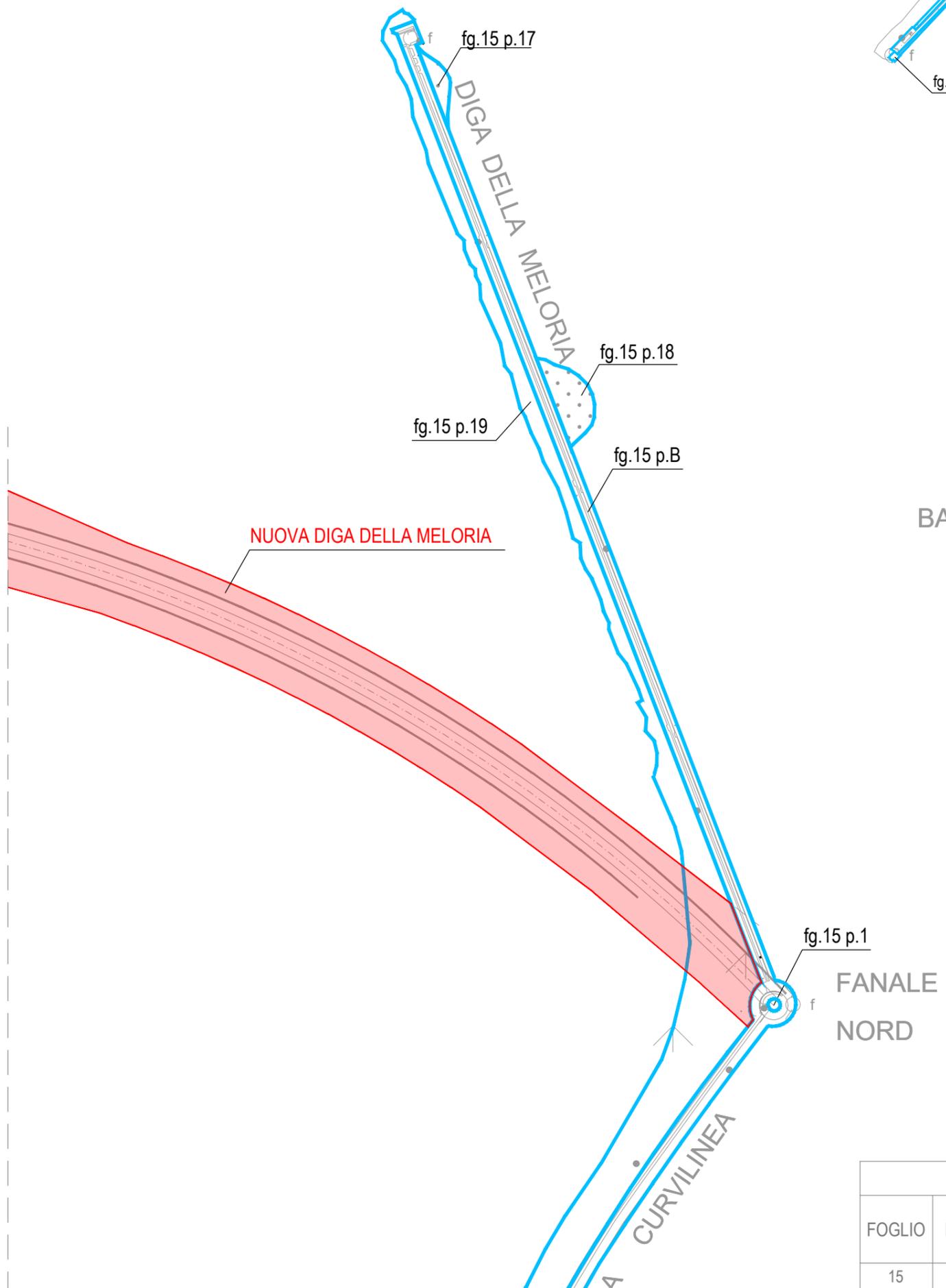


TABELLA CATASTO TERRENI

FOGLIO	PARTICELLA	AREA CATASTALE			RIFERIMENTO
		ha	are	ca	
14	312		1	58	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
14	338		3	30	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
14	340	1	17	10	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
14	363		4	26	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
14	364			54	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
14	365			29	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)

CENSIMENTO DELLE AREE - Allegato 2



BACINO SANTO

FANALE NORD

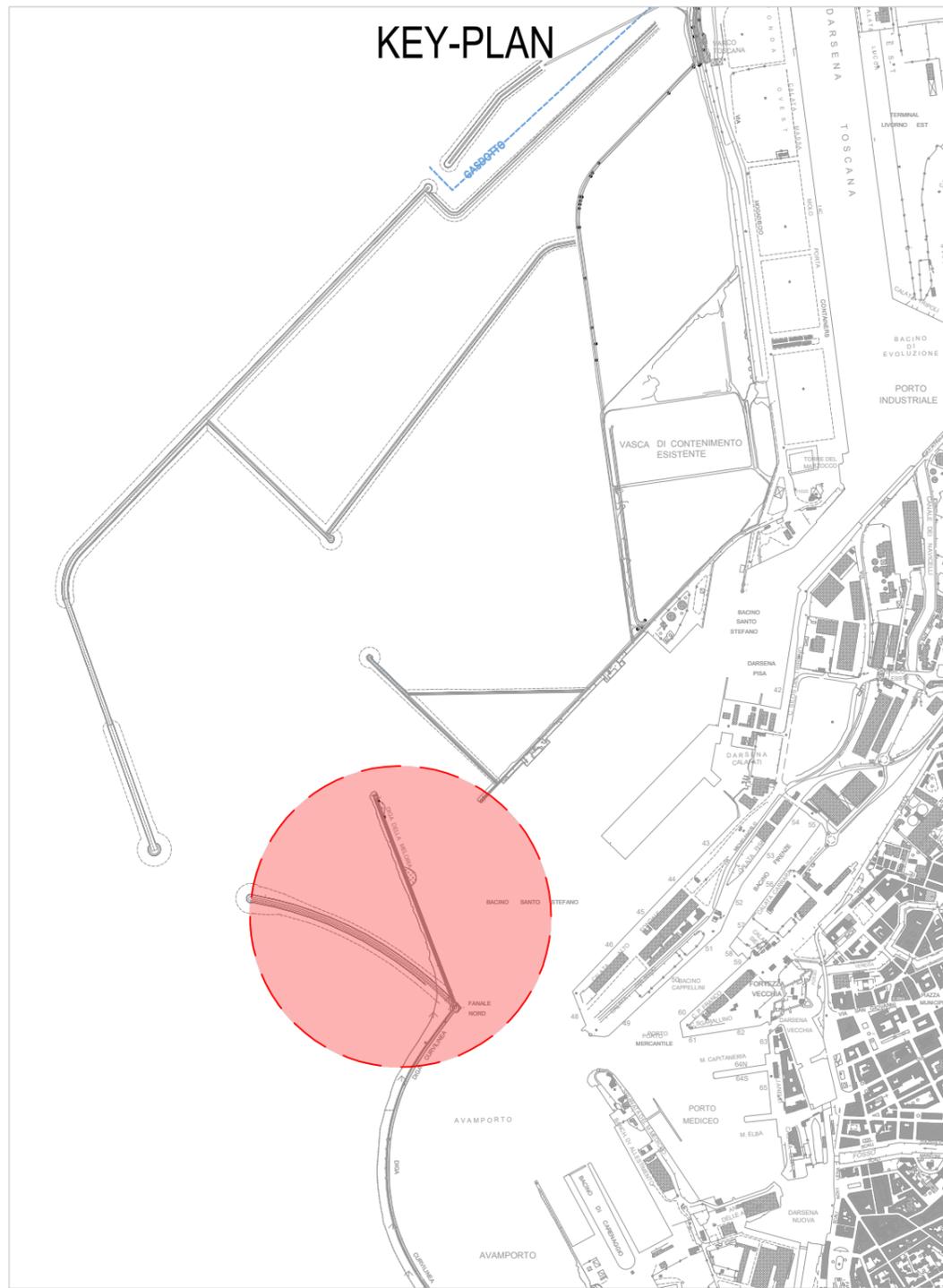


TABELLA CATASTO TERRENI

FOGLIO	PARTICELLA	AREA CATASTALE			RIFERIMENTO
		ha	are	ca	
15	B	3	39	22	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
15	17		4	32	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
15	18		12	9	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)
15	19	2	87	98	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)

TABELLA CATASTO FABBRICATI

FOGLIO	PARTICELLA	AREA CATASTALE			RIFERIMENTO	CAT.	RENDITA
		ha	are	ca			
15	1			68	DEMANIO PUBBLICO DELLO STATO RAMO MARINA MERCANTILE con sede in ROMA (RM)	E/6	448,80 €



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

Allo spett.le SNAM RETE GAS
distrettoceoc@pec.snam.it

c.a. Responsabile di Area Sergio Brunengo sergio.brunengo@snam.it;
c.a. Responsabile Unità di Pisa Roberto Farsetti roberto.farsetti@snam.it;
c.a. Giovanni Marinaccio giovanni.marinaccio@snam.it;
e p.c. c.a. Riccardo Tarantino riccardo.tarantino@snam.it;

Allo spett.le R.T.P F&M Ingegneria S.p.A./Haskoning-DHV Nederland B.V./HS
Marine S.r.l./G&T S.r.l. progetti@pec.fm-ingegneria.com;

OGGETTO: Trasmissione verbale incontro sul tema “Interferenza gasdotto Snam Rete gas tra il Terminal “FRSU TOSCANA” di Olt e lo Scolmatore e le opere previste nel progetto della Piattaforma Europa del Porto di Livorno”

Come da accordi intercorsi, non avendo ricevuto al 27 marzo 2019 vostre osservazioni, correzioni e/o integrazioni al verbale anticipato via mail, si trasmette con la presente il verbale approvato della riunione inerente l’incontro in oggetto che si è svolto in data 21 febbraio 2019 presso le nostre sedi.

Cordiali saluti,

Il Responsabile Unico del Procedimento
(Ing. Enrico Pribaz)

PROGETTAZIONE PRELIMINARE E DEFINITIVA DELLE OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI
NELL'ANNO PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA, COMPRESO LO STUDIO DI IMPATTO
AMBIENTALE E LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

VERBALE DI RIUNIONE no. **02 – parte I**

REVISIONE **00**

DATA: **21 febbraio 2019 - ore 14:30**

SEDE: **AdSP del Mar Tirreno Settentrionale- Direzione Tecnica, Piazzale del
Portuale n.4, 57123 Livorno LI**

EMESSO DA: **F&M Ingegneria SpA**

PRESENTI: [abbrev.]

Committente

ADSP Del Mar Tirreno Settentrionale [AP]
– Ing. Enrico Pribaz
– Ing. Ilaria Lotti
– Dott. Claudio Vanni
– Ing. Barbara Bottoni
– Ing. Paolo Scarpellini

Esterni

SNAM [SNAM]
– Geom. Roberto Farsetti

A.T.I. Progettisti [RTP]

F&M Ingegneria Spa (mandataria) [FM]
– Ing. Andrea Gorghetto

HS marine (mandante) [HS]
– ing. Massimo Tondello

PROGETTAZIONE PRELIMINARE E DEFINITIVA DELLE OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI NELL'ANNOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA, COMPRESO LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

Rif.	Testo	Soggetto
01	Introduzione	
1.1	<p>La riunione inizia alle ore 14:30</p> <p>Ordine del giorno:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Percorso condotta SNAM e possibili interferenze con le opere in progetto. 	FM
02	Analisi interferenza condotta SNAM con le opere in progetto,	
2.1	<p>SNAM conferma l'interferenza del gasdotto Snam Rete Gas tra lo scolmatore e il terminal "FRSU Toscana" e la piattaforma Europa così come prevista dal PRP del Porto di Livorno. Tale interferenza è presente anche con le opere infrastrutturali previste nella prima fase della Piattaforma Europa.</p> <p>Dall'analisi degli As-Built, la condotta risulta suddivisa in due tratti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nel primo tratto, dallo scolmatore fino a circa 500 m misurati a partire dal vertice a mare; la condotta in acciaio DN800 è stata posata mediante micro-tunneling e utilizzo di conci prefabbricati in c.a. di diametro 1800 mm. Parte della condotta (a monte) risulta drenata, mentre la parte terminale è stata saturata di calcestruzzo (presumibilmente l'armatura di foce è stata realizzata sopra questa parte). - Il secondo tratto è costituito da una tubazione in acciaio di diametro 800 mm posata mediante scavo in trincea a circa 1 m di profondità rispetto alla quota del fondale. La tubazione non ha protezione né zavorra. <p>SNAM, quanto prima, effettuerà un rilievo per individuare con precisione la posizione plano-altimetrica della condotta.</p> <p>SNAM riferisce che la normativa vigente prescrive per questa tipologia di gasdotto le seguenti fasce di rispetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Per condotte "a mare" 15 m rispetto all'asse della condotta. - Per condotte "a terra" 41 m rispetto all'asse della condotta. <p>La realizzazione del rilevato al di sopra della condotta non è praticabile in quanto il metanodotto è stato progettato e realizzato con la normativa dei gasdotti a mare.</p>	SNAM
2.2	<p>Alla luce dei dati analizzati SNAM ritiene non possibile realizzare il riempimento al di sopra del gasdotto, in quanto così si configurerebbe come una condotta non drenata posata a terra senza rispettare i requisiti imposti dalla normativa per tale tipologia di posa.</p> <p>Si decide pertanto di:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modificare la geometria della darsena fluviale in modo da mantenere la condotta come opera "a mare"; il tracciato della condotta si svilupperà quindi interamente all'interno dello specchio acqueo della darsena in progetto ed uscirà dal perimetro dell'area di intervento in corrispondenza dell'imboccatura della stessa; - Dal momento che nella prima fase dell'attuazione delle opere di PRP non è previsto il completamento della darsena, si ipotizza di prevedere una semplice conterminazione di quello che diventerà lo specchio acqueo della darsena mediante una scogliera. Ne risulterà una superficie ridotta del riempimento; 	SNAM, AP, RTP

PROGETTAZIONE PRELIMINARE E DEFINITIVA DELLE OPERE MARITTIME DI DIFESA E DEI DRAGAGGI PREVISTI NELL'ANNOVA PRIMA FASE DI ATTUAZIONE DELLA PIATTAFORMA EUROPA, COMPRESO LO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E LA VALUTAZIONE DI INCIDENZA AMBIENTALE

	<ul style="list-style-type: none"> - Dovrà essere definita, a seguito del rilievo effettuato da SNAM, la profondità massima del fondale all'interno della darsena fluviale; si presume che la profondità debba restare entro i -3.5 m s.m.m. per garantire un adeguato franco di sicurezza rispetto alla generatrice superiore del tubo del gasdotto. - Prevedere una fascia di rispetto tra le opere in progetto (piede della scogliera) e la condotta di almeno 15 m. AP e RTP chiedono conferma alla SNAM sulle fasce di rispetto da rispettare e di indicare le normative e/o prescrizioni da ottemperare al fine di sviluppare la progettazione della PE nel pieno rispetto di tutte le normative tecniche e di sicurezza vigenti; - Premesso che la presenza del gasdotto limiterà i volumi di colmata a disposizione, durante la progettazione dovrà essere individuata una nuova area di stoccaggio dei sedimenti, modificando il layout dei piazzali di progetto. 	
2.3	SNAM si impegna a trasmettere ad AP gli elaborati grafici degli As-Built della condotta, riportanti sia il rilievo plano-altimetrico che la tipologia della condotta e le sue caratteristiche.	SNAM
2.4	SNAM si impegna a trasmettere all'AP copia della Concessione firmata con la Capitaneria del Porto.	SNAM
03 Conclusioni		
3.1	La riunione termina alle ore 15:30. FM provvederà ad inviare il verbale della riunione.	AP - RTP



Il Ministro
delle Attività Produttive
di concerto con il
Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio

Visto il R.D.L. 2 novembre 1933, n.1741, convertito nella legge 8 febbraio 1934, n. 367, ed il relativo regolamento di esecuzione approvato con R.D. 20 luglio 1934, n.1303;

Vista la legge 7 agosto 1990, n.241 (di seguito: legge n.241/90) e successive modifiche e integrazioni, in particolare l'art. 14 ter;

Vista la legge 9 gennaio 1991, n.9;

Visto il D.P.R. 18 aprile 1994, n. 420;

Visto il decreto legislativo 23 maggio 2000, n.164;

Visto l'articolo 8 della legge 24 novembre 2000, n. 340, che stabilisce una procedura speciale per l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dei terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto al fine di migliorare e garantire il quadro di approvvigionamento strategico dell'energia, della sicurezza e affidabilità del sistema, nonché della flessibilità e della diversificazione dell'offerta di gas naturale;

Considerato il carattere strategico, ai fini dei principi richiamati dall'articolo 8 sopra citato, di favorire la realizzazione del maggior numero possibile di terminali di rigassificazione di gas naturale in base alle seguenti considerazioni:

- la costante crescita della domanda nazionale di gas, dovuta soprattutto in conseguenza dell'incremento del consumo di gas nel settore termoelettrico, dovrà necessariamente essere soddisfatta mediante un maggior ricorso alle importazioni, considerato anche la prevista diminuzione della produzione nazionale;
- il grado di utilizzo delle infrastrutture di approvvigionamento esistenti è prossimo alla saturazione, e pertanto è indispensabile avviare celermente la realizzazione di nuove infrastrutture, tra le quali rivestono un ruolo prioritario i terminali di rigassificazione, che rispetto ai gasdotti, presentano una maggiore flessibilità di approvvigionamento, la facilità di espansione della loro capacità di rigassificazione, e l'ingresso diretto di nuovi operatori nel mercato italiano del gas naturale;
- la necessità, anche in considerazione delle recenti problematiche manifestatesi relativamente agli approvvigionamenti di gas naturale dalla Russia, di diversificare i Paesi di provenienza del gas naturale mediante la realizzazione di nuovi terminali di gas naturale liquefatto;

[Handwritten initials]

- oltre ai due impianti di rigassificazione già autorizzati, è necessario completare tutte le istruttorie autorizzative in corso per altri progetti dello stesso tipo, e concludere positivamente i relativi iter istruttori a meno di quelli per i quali non sia possibile acquisire la favorevole pronuncia di compatibilità ambientale di cui all'art. 6 della legge 349/86;
- la programmazione di nuove infrastrutture deve anche tenere conto della necessità di realizzare un eccesso strutturale dal lato dell'offerta, al fine di sviluppare meccanismi concorrenziali all'interno del mercato italiano, e tenuto conto dello sviluppo strategico che si auspica per il sistema italiano del gas naturale di divenire, da centro di consumo, a via di transito di gas verso i mercati del centro Europa, con possibilità di creare in Italia un hub mediterraneo per lo scambio di gas con vantaggi competitivi per i prezzi del gas e l'economia del Paese;
- l'incremento dell'uso del gas naturale, in sostituzione di altri combustibili, consente una riduzione delle emissioni in atmosfera e di facilitare il raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni previsti nel protocollo di Kyoto e delle direttive europee sul miglioramento della qualità dell'aria;

Vista l'istanza n.402/02 in data 22 ottobre 2002 della soc. OLT – Offshore Lng Toscana s.r.l. (di seguito: OLT) pervenuta in data 23 ottobre 2002 con la quale è stata chiesta ai sensi dell'articolo 8 della legge 24 novembre 2000, n.340 (di seguito: legge n.340/00), l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio di un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto della capacità iniziale di 3 miliardi di metri cubi annui nella prima fase, con capacità massima di 3,75 miliardi di metri cubi, espandibile fino a 6 miliardi di metri cubi nella seconda fase, da ubicare al largo delle coste toscane e in parte nel comune di Livorno, costituito principalmente da una nave ancorata al largo, sulla quale installare gli impianti di ricezione e rigassificazione del GNL e di una condotta sottomarina di trasporto del gas in terraferma, che prosegue fino al punto di connessione alla rete di trasporto di gas in terraferma;

Vista la nota n.436/02 in data 11 novembre 2002 della stessa soc. OLT con la quale è stato depositato lo studio di impatto ambientale;

Vista la nota n.464/02 del 25 novembre 2002 della stessa soc. OLT con la quale è stato trasmesso il progetto preliminare;

Vista la nota in data 2 dicembre 2002 con la quale la Direzione generale dell'energia e delle risorse minerarie, ritenendo sussistere i requisiti previsti dall'articolo 8 della legge n.340/00 per l'impianto in esame, sia per il carattere strategico dell'impianto, in considerazione della situazione degli approvvigionamenti di gas naturale per il mercato con consumi tendenzialmente crescenti, nonché della necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento energetico e di accrescere la flessibilità del sistema del gas, che viene ottimalmente realizzata con infrastrutture di approvvigionamento tramite GNL rispetto all'importazione via gasdotto, sia per l'ubicazione prevista, ha proceduto alla convocazione della conferenza dei servizi ai sensi della legge n.241/90 per il procedimento di autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'impianto e le opere connesse nominando il responsabile del procedimento;

Vista la nota n.9DM/3110352 del 10 dicembre 2002 con la quale la Direzione per la difesa del mare del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ha comunicato che non risultavano esistere competenze in merito all'impianto, salvo quelle eventuali relative alle operazioni di scavo nel caso di gasdotti internazionali;

M.

R.

Considerato che in data 28 novembre 2002 la soc. OLT ha presentato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'istanza di concessione demaniale, successivamente integrata con nota n.165/003 del 17 marzo 2003;

Visto il verbale della prima conferenza dei servizi del 17 dicembre 2002, e relative note allegate n. DEM2A-1822 del 10 dicembre 2002 della Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, indirizzata alla Capitaneria di porto di Livorno, n.55702 in data 16 dicembre 2002 della Provincia di Livorno, n.13932/VIA/AO13N in data 16 dicembre 2002 della Direzione per la valutazione di impatto ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, e n.13979 in data 16 dicembre 2002 della Direzione generale per la navigazione e il trasporto marittimo interno del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti indirizzata alla Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna dello stesso Ministero;

Considerato che la predetta conferenza dei servizi, esaminata la peculiarità e novità dell'impianto proposto, ha ritenuto in definitiva applicabile la procedura di cui all'articolo 8 della legge n.340/00 all'impianto in esame, considerato che esso ricade, almeno in parte, in area industriale in terraferma e, in parte in aree marine per le quali non sussistono previsioni normative al riguardo, effettuando tuttavia per esso la procedura di VIA secondo le disposizioni della legge 28 febbraio 1992, n.220, per le opere in mare, e la procedura di "screening" da parte della Provincia di Livorno, per la parte di gasdotto in terraferma, nell'ambito della stessa procedura, nonché approfondendo l'applicazione all'impianto delle norme di sicurezza marittima, fermo restando il parallelo procedimento per il rilascio della concessione demaniale;

Vista la nota n.TR1-UCTL/1/376/G15-5 del 12 febbraio 2003 con cui il Comando 1° Regione aerea ha espresso il nulla osta alla costruzione e all'esercizio dell'impianto, subordinatamente alle prescrizioni in sede di realizzazione delle opere delle disposizioni della circolare S.M.D. n.146/394/4422 del 9 agosto 2000, relativa alla segnalazione di ostacoli a bassa quota;

Vista la nota in data 18 febbraio 2003 con la quale la soc. OLT ha presentato al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale complessiva sia per la parte in mare che per la parte in terraferma dell'impianto, considerato che la Provincia di Livorno, competente per la procedura di verifica ambientale per la parte di gasdotto ricadente in terraferma, si era dichiarata favorevole con nota n.9628 del 19 febbraio 2003 all'applicazione di un'unica procedura di valutazione di impatto ambientale relativa all'intero progetto;

Vista la nota n.50890/090600 in data 11 aprile 2003 con la quale la Provincia di Pisa ha richiesto di partecipare direttamente al procedimento autorizzativo in quanto titolare di competenze amministrative, richiesta formulata anche dalla Provincia di Livorno con nota n.20418 dell'11 aprile 2003;

Vista la nota n.72 del 19 marzo 2003 con la quale il Comune di Pisa chiedeva gli elementi del progetto, ritenendo, per l'ubicazione del progetto in mare davanti a coste di interesse turistico, di dover esprimere un parere sul progetto e la nota n.492034 del 24 aprile 2003 della Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie, con la quale, nel trasmettere i dati di sintesi richiesti, si segnalava allo stesso Comune che avrebbe potuto formulare le osservazioni di competenza nell'ambito del procedimento di VIA regionale, non risultando in quel momento competenze amministrative dirette del Comune di Pisa in merito all'autorizzazione in esame;

SY M

Vista la nota n.166/003 del 19 marzo 2003 con la quale la soc. OLT ha trasmesso all'Ispettorato regionale della Toscana il Rapporto preliminare di sicurezza;

Visto il verbale della seconda conferenza dei servizi del 28 aprile 2003, e relative note allegate (copia verbale di deliberazione della Giunta provinciale di Livorno n.73 del 16 aprile 2003 e relativi allegati, decisione n.100 del 25 marzo 2003 della giunta comunale di Livorno e relativi allegati, con cui si esprime parere interlocutorio negativo nell'ambito del procedimento di cui alla legge regionale n.79 del 1998 in attesa della documentazione integrativa dello studio di impatto ambientale, nulla osta n.INFR/17835 in data 4 aprile 2003 del Comando in Capo del Dipartimento militare marittimo dell'Alto Tirreno - La Spezia, note della società OLT in data 28 aprile 2003 relative a commenti al parere espresso dalla Provincia di Livorno e dall'ARPAT);

Considerato che nel corso della predetta conferenza dei servizi si è preso atto:

- della intervenuta partecipazione della Provincia di Pisa nell'ambito della conferenza dei servizi, in quanto titolare di competenze in merito alla posa di condotte sottomarine ai sensi della legge regionale n.88 del 1998, modificata dalla legge regionale n.1 del 2001, nonché in materia di scarichi in mare ed emissioni in atmosfera;
- della risoluzione in senso positivo del dubbio circa la competenza del Comitato tecnico regionale in merito all'impianto, con conseguente costituzione in data 15 aprile 2003 del gruppo di lavoro incaricato dell'esame del progetto;
- della risoluzione in senso positivo circa l'applicabilità all'unità di stoccaggio e rigassificazione della normativa marittima utilizzata per le unità galleggianti di produzione di idrocarburi offshore di cui al D.P.R. 24 maggio 1979, n.886;

Vista la nota n.17618 del Ministero per i beni e le attività culturali in data 16 maggio 2003 con la quale si esprime, con prescrizioni, parere favorevole in ordine alla compatibilità ambientale del progetto;

Vista la nota n.19966 del 28 maggio 2003 con cui la Circostrizione doganale di Livorno ha espresso il proprio nulla osta al rilascio della concessione demaniale ed ha autorizzato ai sensi dell'articolo 19 del decreto legislativo 8 novembre 1990, n.374, la costruzione del terminale galleggiante;

Vista la nota n.9/9017/13 del 14 luglio 2003 con cui il Comando RFC regionale Toscana - Sezione logistica, addestramento, poligoni e servitù militari, ha espresso il proprio nulla osta alla realizzazione del terminale, per gli aspetti demaniali di competenza;

Visto il verbale della terza conferenza dei servizi dell'1 agosto 2003, e relative note allegate (richiesta di integrazioni allo studio di impatto ambientale da parte della Regione Toscana, parere dell'Ispettorato regionale della Toscana del Ministero dell'interno), in particolare le valutazioni espresse dalla Regione Toscana e quelle svolte dal Ministero delle attività produttive in tale sede;

Vista la nota n.15775 dell'Ispettorato regionale della Toscana in data 5 novembre 2003 con la quale è stata comunicata la conclusione favorevole dell'istruttoria relativa all'esame del rapporto preliminare di sicurezza relativa al terminale galleggiante ed il rilascio, con prescrizioni, del nulla osta di fattibilità ai sensi dell'articolo 21 del decreto legislativo n.334 del 1999;

Vista la nota n.DEM2B-1699 in data 13 novembre 2003 della Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la quale è stato trasmesso il parere favorevole, con prescrizioni, alla realizzazione del progetto

di terminale, espresso dalla Commissione centrale controllo armi ai sensi dell'articolo 47 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione;

Vista la nota n.47996 del 29 settembre 2003 con la quale la Provincia di Livorno, esaminata la documentazione integrativa trasmessa, ha comunicato di ritenere, ai sensi della legge regionale n.19 del 2003 e del R.D. n.523 del 1904, che la competenza in materia di autorizzazione per l'attività di posa in mare del gasdotto e per la movimentazione dei fondali marini risulta della Provincia di Pisa, in quanto prevalentemente interessata dal percorso del gasdotto;

Vista la nota n.DPN/3D/2003/6005 in data 25 novembre 2003 della Direzione per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio con la quale è stato comunicato il parere favorevole del Comitato di pilotaggio nazionale in merito alla compatibilità ambientale dell'opera con il santuario dei mammiferi marini del Mediterraneo;

Vista la delibera n.696 della Giunta della Regione Toscana in data 20 luglio 2004 relativa all'espressione del parere, ai sensi della legge regionale n.79 del 1998, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio nell'ambito del procedimento di VIA;

Vista la nota n.124/109688720.01 della Giunta regionale della Toscana in data 3 settembre 2004 con la quale è stato comunicato che la Giunta aveva deciso di sviluppare, alla luce dei risultati della valutazione integrata e contestualmente al perfezionamento della VIA statale, una ulteriore fase di verifica e approfondimento dei seguenti aspetti strategici:

- caratteristiche dell'assetto societario del proponente, al fine di poterne valutare idoneità e adeguatezza tecnico-economica, rispetto alla dimensione del progetto;
- garanzie da parte dei soggetti responsabili per l'approvvigionamento del GNL in merito agli aspetti tecnico, economico, finanziario, alla qualità e quantità del GNL, alla responsabilità etica e sociale;
- iniziative di compensazione atte a fornire opportunità di accesso alle risorse energetiche da parte delle utenze toscane;
- interventi di compensazione ambientale;
- disponibilità del proponente a coadiuvare le politiche energetiche regionali;
- definizione di intese e accordi con gli enti locali anche al fine della partecipazione e consultazione delle comunità locali;

Vista la nota n.187 del 7 ottobre 2004 della Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie con la quale, essendo emerso che il Comune di Pisa, a seguito del trasferimento di competenze operato dalla Regione Toscana con la legge regionale n.88 del 1998, è titolare di una competenza amministrativa relativa al Canale dei Navicelli, interessato dal tracciato del gasdotto in terraferma facente parte del progetto in esame, è stato convocato anche il Comune di Pisa alle riunioni della conferenza dei servizi;

Visto il decreto VIA n.DEC/DSA/01256 in data 15 dicembre 2004 con il quale il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali ha espresso il giudizio di compatibilità ambientale positivo, con prescrizioni, in merito al progetto di terminale;

Vista la nota n.307 della Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie del 10 gennaio 2005 con la quale si è richiesta alla soc. OLT la formale accettazione delle prescrizioni contenute nel decreto di pronuncia di compatibilità ambientale in data 15 dicembre 2004 e la nota della soc. OLT pervenuta in data 13 gennaio 2005 relativa a tale accettazione;

SL

M.

Vista la nota n.DEM2-0681 della Direzione generale per le infrastrutture della navigazione marittima e interna del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 14 febbraio 2005 con la quale è stato comunicato il nulla osta al rilascio del provvedimento di autorizzazione e all'esercizio del terminale;

Vista la nota n.DPN/XD/2005/4699 della Direzione per la protezione della natura del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio in data 28 febbraio 2005 con la quale si esprime il nulla osta all'approvazione del progetto, con prescrizioni;

Visto il verbale della quarta conferenza dei servizi del 14 aprile 2005, e relative note allegate (nota del Comune di Pisa e parere pro veritate relativi al procedimento autorizzativo, parere del Comune di Collesalveti che esprime parere favorevole al progetto, con prescrizioni, nota del nucleo tecnico della Provincia di Livorno, che esprime parere favorevole al progetto, con prescrizioni), e in particolare i chiarimenti forniti dal Ministero delle attività produttive, i pareri espressi dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, dalla Capitaneria di Porto di Livorno, dal Comune di Pisa, dalla Regione Toscana, dall'Agenzia delle Dogane, dalla Provincia di Pisa, dalla Provincia di Livorno, dal Comune di Livorno, nonché dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio;

Vista la nota n. DSA/2005/11993 dell'11 maggio 2005 del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio recante comunicazioni in ordine ai lavori della Conferenza dei Servizi del 14 aprile 2005;

Visto ricorso proposto dal Comune di Pisa con atto in data 9 giugno 2005, notificato l'11 giugno 2005, contro il Ministro delle attività produttive e altre amministrazioni ed enti per l'annullamento, previa sospensione, della deliberazione del 14 aprile 2005, adottata dalla Conferenza dei servizi;

Visto il documento di intesa sulla valutazione del progetto sottoscritto in data 5 settembre 2005 dalla Regione Toscana, dalle province di Livorno e Pisa, dai Comuni di Livorno, Pisa e Collesalveti e la nota in data 19 settembre 2005 con cui il Comune di Pisa la Provincia di Pisa hanno comunicato alla Regione Toscana l'accordo sottoscritto con il proponente;

Vista la nota n.124/116.645/14.01 del 3 ottobre 2005 con cui la Regione Toscana ha trasmesso la deliberazione della Giunta regionale n.932 del 19 settembre 2005 con la quale è sancita l'intesa per l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio del terminale in esame, in base ad alcune condizioni;

Vista la nota in data 9 novembre 2005 con cui la soc. OLT ha trasmesso copia del verbale del consiglio di amministrazione del 7 novembre 2005 nel corso del quale è stata deliberata la convocazione dell'assemblea dei soci, entro centoventi giorni dalla pubblicazione del decreto di autorizzazione del terminale, per dare attuazione alla nuova compagine sociale, nonché la istituzione di un gruppo di lavoro per la tempestiva esecuzione degli impegni assunti con gli enti locali;

Vista la nota in data 10 novembre 2005 con cui il Comune di Pisa ha trasmesso copia conforme della Convenzione stipulata in data 26 settembre 2005 tra lo stesso Comune, la Provincia di Pisa e il proponente;

Vista l'istanza di rinvio presentata in data 22 settembre 2005 al TAR del Lazio dai rappresentanti e difensori del Comune di Pisa e della soc.OLT nel ricorso n.RG598772005 proposto dal Comune di Pisa contro il Ministero delle attività produttive ed altri per l'annullamento delle determinazioni assunte dalla conferenza dei servizi del 14 aprile 2005, nonché la contestuale richiesta di cancellazione dal ruolo del ricorso stesso;

Considerato che per la parte relativa al gasdotto in terraferma dovrà essere successivamente effettuato separato procedimento ai sensi del decreto legislativo n.330 del 2004, relativo ai procedimenti espropriativi per le infrastrutture lineari energetiche, emanato mentre il presente procedimento era già stato avviato;

Vista la determinazione conclusiva del responsabile del procedimento ai sensi dell'articolo 14 ter, comma 6 bis, della legge n.241/90;

Ritenuto necessario acquisire l'intesa sul presente decreto da parte della Regione Toscana che tiene luogo delle precedenti intese e comunicazioni relative al progetto in esame trasmesse dalla predetta Regione;

Considerata l'urgenza di procedere all'autorizzazione dell'impianto in questione, autorizzazione che si ritiene non ostativa alla conclusione dei procedimenti autorizzativi in corso per la realizzazione di altri impianti di rigassificazione di gas naturale liquefatto, avviati ai sensi dell'articolo 8 della legge 24 novembre 2000, n.340;

Vista la delibera della Giunta della Regione Toscana 20 febbraio 2006 n.105 con la quale viene confermata l'intesa espressa con la delibera della stessa Giunta 19 settembre 2005 n.932, in merito allo schema del presente decreto, esclusivamente riferita all'impianto in oggetto;

Ritenuto che sussistano i presupposti necessari e sufficienti per procedere all'autorizzazione alla costruzione ed esercizio dell'impianto in oggetto;

DECRETA :

Art.1

1. La soc. OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., con sede in via della Rotonda 36, Roma (di seguito: OLT) è autorizzata a costruire e ad esercire un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) della capacità di 3 miliardi di metri cubi standard di gas annui, con capacità massima di rigassificazione di 3,75 miliardi di metri cubi standard di gas annui, con una capacità massima di stoccaggio di GNL pari a 137.500 metri cubi.

2. L'unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione, permanente ancorata al fondo marino, sarà localizzata all'interno dell'area di sversamento dei fanghi di dragaggio del porto di Livorno, nel punto di coordinate 43° 38' 40" N – 9° 59' 20" E e sarà collegata mediante gasdotto sottomarino fino all'approdo in Comune di Livorno con connessione in Comune di Collesalveti alla rete nazionale di trasporto di gas naturale già esistente nella zona.

Art.2

1. Le principali sezioni costituenti il terminale di ricevimento e rigassificazione, oggetto della presente autorizzazione, sono:

- unità galleggiante di stoccaggio e rigassificazione, con doppio scafo, della lunghezza di 288 metri e larghezza di 48 metri, permanentemente ancorata al fondale marino mediante sistema che ne consente la rotazione attorno al punto di ancoraggio, e dotata dei sistemi di bracci di carico del GNL trasportato da navi gasiere;
- quattro serbatoi sferici per GNL per una capacità complessiva di 137.500 metri cubi;

- sistema di pressurizzazione e di rigassificazione del GNL, utilizzando l'acqua di mare come fonte di calore;
- capacità giornaliera media di rigassificazione: 11 milioni di Smc/g;
- gasdotto sottomarino di prima specie da 32" di collegamento alla terraferma, con approdo sulla costa livornese.

2. Per il gasdotto per circa 7,5 km di lunghezza in esecuzione interrata fino alla connessione alla rete nazionale di trasporto esistente, e relative opere connesse, sarà rilasciata separata autorizzazione ai sensi del decreto legislativo n.330 del 27 dicembre 2004.

Art.3

1. La soc. OLT, sia nella progettazione definitiva e nella costruzione, sia nell'esercizio del terminale e delle opere connesse, è tenuta al rispetto delle prescrizioni contenute nei pareri delle amministrazioni interessate riportate in premessa, nei verbali delle riunioni della conferenza dei servizi, nelle comunicazioni e nelle delibere regionali in materia, nonché delle prescrizioni riportate nel decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n.VIA/DEC/DSA/01256, che fanno parte integrante del presente decreto.

2. La soc. OLT, entro sei mesi dalla data di comunicazione del presente decreto, è tenuta a depositare presso il Ministero delle attività produttive copia del progetto definitivo, salvo quanto disposto al comma 3, corredato degli elaborati grafici necessari al collaudo di cui all'articolo 5, e a realizzare l'impianto di cui all'articolo 2 conformemente ai piani tecnici e al progetto presentato a corredo della richiesta di autorizzazione citata nelle premesse, e secondo le prescrizioni di cui al comma 1.

3. La soc. OLT, entro tre mesi dalla data di comunicazione del presente decreto è tenuta ad ottemperare alla prescrizione n.24 del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n.VIA/DEC/DSA/01256, acquisendo a riguardo le necessarie valutazioni favorevoli per la prosecuzione delle attività, da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e della Regione Toscana.

4. La soc. OLT è tenuta a sottoporre al Ministero delle attività produttive entro tre mesi dalla data di comunicazione del presente decreto il progetto della parte di gasdotto ricadente in terraferma per la sua autorizzazione ai sensi del decreto legislativo n.330 del 2004.

5. La soc. OLT è tenuta a munirsi della concessione demaniale marittima.

6. La soc. OLT è tenuta, prima di dare inizio alle operazioni in mare, a richiedere le autorizzazioni di competenza provinciale relativamente alle operazioni di movimentazione dei fondali marini.

7. Eventuali modifiche significative al progetto o alla ubicazione delle sue componenti saranno sottoposte nuovamente all'esame della Conferenza dei servizi, nonché al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ai fini della verifica di esclusione dalla procedura di VIA sulla base dei criteri di selezione di cui all'allegato III della direttiva CE/97/11.

Art.4

1. La soc. OLT è tenuta a iniziare i lavori per la costruzione del terminale di ricevimento e rigassificazione di cui all'articolo 2 entro dodici mesi dalla data di comunicazione del presente decreto e a concluderli entro quarantotto mesi dalla stessa data. Con provvedimento del Ministero

delle attività produttive, di concerto col Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e di intesa con la Regione Toscana, possono essere concesse proroghe di tali termini, a seguito di motivata istanza.

2. L'inizio dei lavori è comunque subordinato alla verifica di ottemperanza come richiesta e precisata nel dispositivo del decreto di pronuncia di compatibilità ambientale n.VIA/DEC/DSA/01256.

3. La società OLT è tenuta a inviare al Ministero delle attività produttive, al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e alla Regione Toscana, con cadenza semestrale e con modalità da concordare con ciascuna amministrazione, un rapporto sullo stato di avanzamento dei lavori e del programma rispetto ai tempi di completamento dell'opera, nonché sul rispetto delle prescrizioni richiamate al comma 2.

Art.5

1. La soc. OLT, sia per l'esercizio provvisorio che per l'esercizio definitivo del terminale di rigassificazione e delle opere connesse, è tenuta a munirsi di tutte le autorizzazioni necessarie in materia di emissioni in atmosfera e di scarichi nell'ambiente idrico e ad esercire l'impianto nel rispetto delle norme di tutela dall'inquinamento e dell'ambiente.

2. La soc. OLT non potrà iniziare l'esercizio definitivo a regime del terminale di rigassificazione e delle opere di cui all'articolo 2 prima del collaudo o della verifica definitiva delle stesse da parte di una apposita Commissione, costituita da un funzionario tecnico e da un funzionario amministrativo della Direzione generale dell'energia e delle risorse minerarie del Ministero delle attività produttive, di cui uno con funzioni di presidente, da un funzionario dell'Agenzia delle dogane, un funzionario della Direzione generale per la salvaguardia ambientale del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e un funzionario della Regione Toscana. La Commissione può essere integrata da non più di tre funzionari o esperti nominati rispettivamente dal Ministero delle attività produttive, dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e dalla Regione Toscana. Alle operazioni di verifica presenzieranno rappresentanti della società titolare da essa designati.

3. La richiesta di collaudo, anche relativamente a stati di avanzamento parziali o singole opere componenti il terminale di rigassificazione, è inoltrata dalla società titolare alla Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie del Ministero delle attività produttive.

4. La soc. OLT è tenuta al versamento delle spese di istruttoria ai sensi dell'articolo 1, comma 110 della legge 23 agosto 2004, n. 239, su un capitolo che sarà successivamente indicato dalla Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie del Ministero delle attività produttive

Art.6

1. Per quanto riguarda gli interessi marittimi, il collaudo delle nuove opere è effettuato dalla Commissione di cui all'articolo 48 del Regolamento di esecuzione del Codice della navigazione, approvato con D.P.R. 15 febbraio 1952, n.328, e successive modifiche e integrazioni.

2. Per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza, la società titolare è tenuta al rispetto delle norme contenute nel decreto legislativo n.334 del 17 agosto 1999.

Art.7

1. La soc. OLT è tenuta a esercire l'impianto nel rispetto delle prescrizioni riportate nel verbale conclusivo della conferenza dei servizi e delle comunicazioni delle Amministrazioni interessate citati nelle premesse.

RT

M.

2. la soc. OLT è tenuta a rispettare le prescrizioni marittime di sicurezza relative alla determinazione definitiva della zona di rispetto intorno all'impianto.

3. Eventuali variazioni relative alle modalità di traffico marittimo connesse alle operazioni di scarico delle navi metaniere, anche al fine del raggiungimento della capacità massima autorizzata dell'impianto di rigassificazione, sono soggette ad autorizzazione dell'Autorità marittima competente.

Art.8

1. La soc. OLT nel corso dell'esercizio del terminale di rigassificazione è tenuta al rispetto delle norme contenute nel decreto legislativo 23 maggio 2000, n.164, in particolare degli indirizzi e delle determinazioni adottate dal Ministero delle attività produttive ai sensi dell'articolo 28 dello stesso decreto e a quelle relative alle procedure di emergenza approvate dal Ministero delle attività produttive, nonché al rispetto di quanto stabilito dalle deliberazioni dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas ai sensi dello stesso decreto legislativo.

Art.9

1. La soc. OLT è tenuta a inviare entro centoventi giorni dalla data di comunicazione del presente decreto al Ministero delle attività produttive una dichiarazione del legale rappresentante attestante l'avvenuta variazione dell'assetto societario come comunicato con nota in data 9 novembre 2005 citata nelle premesse.

2. Anche ai fini del rispetto delle disposizioni in materia di separazione societaria contenute nel Decreto legislativo 23 maggio 2000, n.164, la presente autorizzazione è trasferibile previo assenso del Ministero delle attività produttive, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, sentita la Regione Toscana.

Art.10

1. Restano fermi gli obblighi previsti dalle disposizioni citate nelle premesse e quelli derivanti dalla normativa vigente in materia.

2. Qualora risulti che la società titolare non abbia adempiuto alle prescrizioni contenute nel presente decreto, o non abbia osservato le leggi e i regolamenti in materia, la presente autorizzazione può essere revocata con decreto del Ministero delle attività produttive di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, previa contestazione degli addebiti; per le stesse motivazioni l'esercizio dell'impianto potrà essere sospeso fino all'avvenuto adeguamento.

Roma, 23 FEB. 2006

IL MINISTRO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE



IL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO





Capitaneria di Porto Livorno

Ordinanza n° _35_/2011

Il Contrammiraglio (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo di Livorno:

- Vista** l'Ordinanza di polizia marittima n°10/2010 in data 05.2.2010 relativa a lavori sulla sponda sinistra in prossimità della foce del Canale Scolmatore (Comune di Livorno), tuttora in corso;
- Vista** l'Ordinanza di polizia marittima n°28/2010 in data 18.3.2010 relativa alla posa in opera del "sistema di ancoraggio" del rigassificatore galleggiante FSRU TOSCANA - OLT;
- Viste** le Ordinanze di polizia marittima n°155/2010 in data 27.9.2010 e n°159/2010 in data 30.9.2010 con le quali è stata disciplinata, ai fini della sicurezza della navigazione, la "seconda fase" dei lavori di posa in opera della condotta sottomarina asservita al rigassificatore OLT;
- Vista** la nota n°SAI-CAP-LT-0056 in data 03.3.2011 con cui SAIPEM ha comunicato che le attività di "seconda fase" lavori, di cui alle predette ordinanze n°155 e n°159 del 2010, sono concluse, fatta eccezione per parte delle operazioni di collaudo posticipate in concomitanza con l'arrivo del rigassificatore in loco;
- Considerato** che in data 22.11.2010 è stata messa in opera in posizione lat. 43°37'09,00 N e long. 010°13'46,59 E una meda elastica (gialla) munita di segnale luminoso e miraglio radarabile a "X" giallo;
- Considerato** che nel mese di aprile 2010, sono state inoltre messe in opera le n°6 ancore e le relative catene del sistema di ormeggio del rigassificatore, nella posizione indicata nella planimetria allegata;
- Considerato** che risultano posizionate permanentemente attrezzature (*tubazione interrata, ancoraggi, sistemi di scavalco del cavo telecomunicazioni e meda di segnalazione*) per le quali sussiste la necessità di emanare provvedimenti di interdizione e divieto allo svolgimento di varie attività marittime, ai fini della tutela della sicurezza della navigazione e delle attrezzature medesime;
- Visti** gli articoli 17, 30 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

RENDE NOTO

Sono conclusi i lavori di "seconda fase" relativi alla posa in opera della tubazione (interrata) dell'impianto di rigassificazione O.L.T..

Sono state posizionate le seguenti attrezzature:

- Conduzione interrata ubicata come da tracciato riportato nella allegata planimetria, e segnatamente tra i punti C e NLTE1
- N°6 ancore e relative catenarie facenti parte del sistema di ormeggio del rigassificatore, distese a raggiera in corrispondenza dell'inizio linea (dal punto C), come da coordinate geografiche di seguito indicate:

posizione	latitudine	longitudine
Ancora n°1 – C1 in cartina	09° 59' 44,04" N	43° 39' 09,34" E
Ancora n°2 – C2 in cartina	10° 00' 06,54" N	43° 38' 39,55" E
Ancora n°3 – C3 in cartina	09° 59' 42,90" N	43° 38' 10,72" E
Ancora n°4 – C4 in cartina	09° 58' 55,99" N	43° 38' 10,67" E
Ancora n°5 – C5 in cartina	09° 58' 33,71" N	43° 38' 40,42" E
Ancora n°6 – C6 in cartina	09° 58' 57,17" N	43° 39' 09,59" E

- N°1 segnale speciale costituito da meda elastica gialla, sormontata da fanale e miraglio radarabile a "X" giallo, munita di luce gialla lampeggiante, posizionata in corrispondenza dello scavalco del cavo sottomarino di telecomunicazioni Pisa-Grosseto (punto B) in posizione lat. 43°37'09,00 N e long. 010°13'46,59 E.

Le operazioni di collaudo della tubazione (*dewatering, swabbing, dryng, nitrose purging and packing*) legate all'arrivo del rigassificatore (*vedasi cronoprogramma fase 2, allegato 2 all'ordinanza n° 155/2010 in data 27.9.2010*) sono state posticipate in concomitanza con la data di ormeggio del mezzo.

Sono ancora in corso i lavori a terra in prossimità (sponda sinistra) della foce del Canale Scolmatore.

ORDINA

Articolo 1 – Divieti permanenti

Lungo il tracciato della condotta, per un'ampiezza di 0,2 miglia posta a cavallo della linea di posa in opera della tubazione stessa, ed all'interno dell'area delimitata dai punti di affondamento delle n°6 ancore, ampliata di ulteriori 0,1 miglia a far base da quel perimetro, è vietata qualsiasi attività subacquea e di pesca, nonché l'ancoraggio a tutte le unità.

Tale zona è riportata graficamente nella planimetria allegata.

Articolo 2 – abrogazione ordinanze

Sono abrogate le ordinanze n°28 in data 18.3.2010, n°155 in data 27.9.2010 e n°159 in data 30.9.2010.

Articolo 3 – Sanzioni

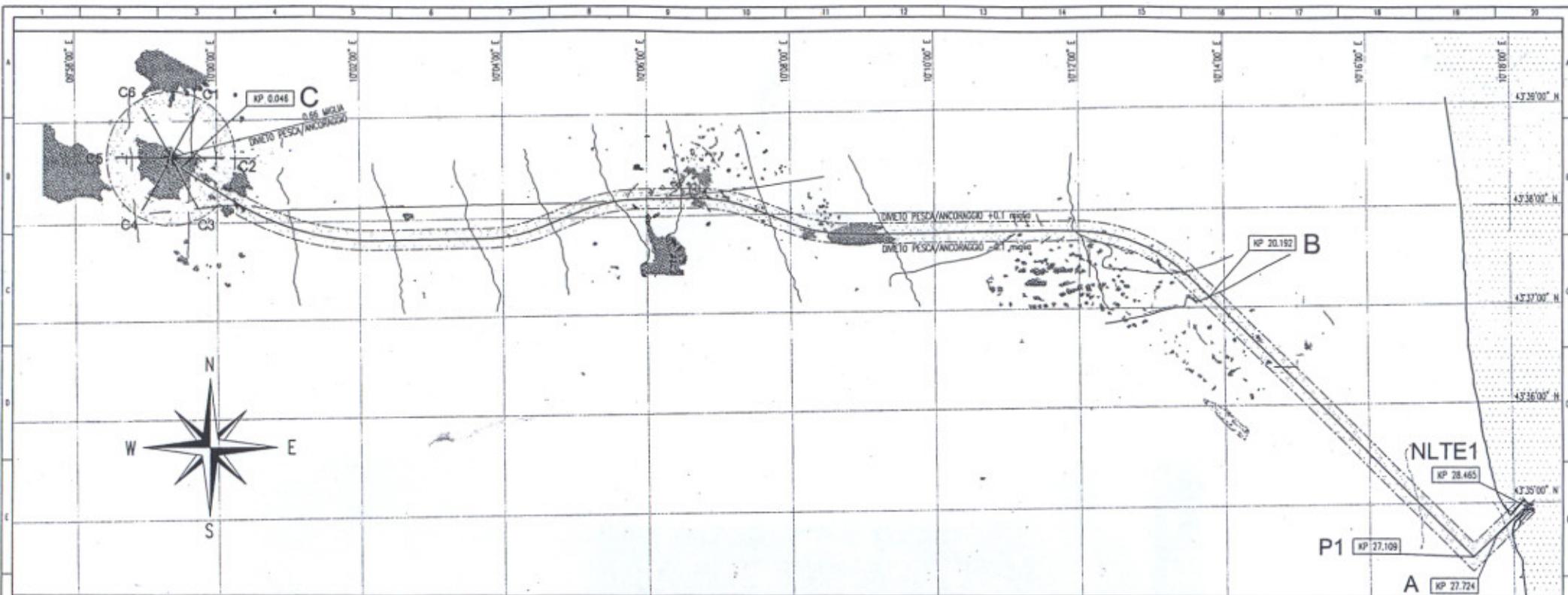
I contravventori alla presente ordinanza, qualora il fatto non costituisca più grave illecito:

1. se alla condotta di unità da diporto, incorrono nell'illecito amministrativo di cui all'articolo 53 del D.Lgs 171/05;
2. negli altri casi, si applica, autonomamente o in eventuale concorso con altre fattispecie, il reato contravvenzionale di cui agli articoli 1174 e 1231 del Codice della Navigazione.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare la presente Ordinanza.

Livorno, 29/03/2011

IL COMANDANTE
Contrammiraglio (CP) Ilarione DELL'ANNA



PUNTO	COORDINATE GEOGRAFICHE SPHEROID: WGS 1984			DESCRIZIONE
	KP	LONGITUDINE	LATITUDINE	
NLTE1	28.465	10° 18' 08.34"	43° 34' 59.89"	INIZIO MICROTUNNEL
A	27.724	10° 17' 44.10"	43° 34' 43.55"	FINE MICROTUNNEL
P1	27.109	10° 17' 24.00"	43° 34' 30.00"	POSIZIONE CURVA 90°
B	20.192	10° 13' 46.59"	43° 37' 09.03"	POSIZIONE MEDA
C	0.046	09° 59' 28.43"	43° 38' 34.04"	INIZIO LINEA
FSRU				
C1	-	09° 59' 44.04"	43° 39' 09.34"	FSRU ANCORA 1
C2	-	10° 00' 06.54"	43° 38' 39.55"	FSRU ANCORA 2
C3	-	09° 59' 42.90"	43° 38' 10.72"	FSRU ANCORA 3
C4	-	09° 58' 55.99"	43° 38' 10.67"	FSRU ANCORA 4
C5	-	09° 58' 33.71"	43° 38' 40.42"	FSRU ANCORA 5
C6	-	09° 58' 57.17"	43° 39' 09.59"	FSRU ANCORA 6

ALLEGATO ALL'ORDINANZA
 N° 35 IN DATA 29.3.2011

CAPitaneria di PORTO
 LIVORNO
 SEZIONE TECNICA

PROJECT:	SNAM RETE GAS SEALINE LIVORNO PROJECT		
CLIENT:	snam rete gas	CONSORTIUM:	saipem SIDRA
SKETCH No.:	OFSH-SRG-DRW-0101	REVISION:	B
DATE:	15.03.2011.	TITLE:	OLT PIPELINE
SCALE:			



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto
Livorno

Ordinanza n° 137/2013

Il Contrammiraglio (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo di Livorno:

- Visto** il Nulla Osta di Fattibilità alla realizzazione, con prescrizioni, del terminale galleggiante FSRU Toscana, rilasciato, ai sensi dell'articolo 21 del Decreto Legislativo 334/99, dal Comitato Tecnico Regionale del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco (di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 577/82) in data 5 novembre 2003;
- Visto** il Decreto n. DEC/DSA/01256 in data 15 dicembre 2004 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, ha espresso giudizio di compatibilità ambientale positivo, con prescrizioni, per la realizzazione del progetto del terminale in parola;
- Visto** il Decreto in data 23 febbraio 2006 con cui il Ministero delle Attività Produttive ha autorizzato la società OLT Offshore LNG Toscana s.r.l. alla costruzione ed all'esercizio di un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto;
- Visto** l'atto di concessione n. 469 registro atti in data 10 dicembre 2008 con il quale l'Amministrazione Marittima ha concesso alla soc. OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., per la durata di anni 40, la temporanea occupazione e l'uso di specchi acquei ed area demaniale marittima per un totale di mq. 314.073, corrispondenti all'area marina occupata dal sistema di ancoraggio e dalla rotazione del terminale intorno al sistema di ormeggio, centrata nel punto di coordinate 43°38'40" N – 009°59'20" E, all'area occupata dalla condotta sottomarina di collegamento del terminale fino al punto di atterraggio e dal punto di atterraggio sino al confine demaniale, allo scopo di realizzare e gestire un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto GNL;
- Vista** la propria Ordinanza n. 35/2011 in data 29 marzo 2011 con cui si è disciplinata la navigazione nell'area di permanente posizionamento di attrezzature asservite al terminale FSRU Toscana
- Vista** la propria Ordinanza n. 184/2012 in data 23 ottobre 2012 con cui sono stati definiti i limiti di navigazione intorno ad aree marine e parchi previsti dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 2 marzo 2012, nell'esercizio del potere di deroga di cui all'Articolo 1, comma 1, dello stesso Decreto;
- Visto** il Rapporto Definitivo di Sicurezza n. 033470-BB-C00-000-HR-0300 redatto in data 26.03.2010 dalla società OLT Offshore LNG Toscana s.r.l. e le successive risposte alla richiesta di informazioni integrative che lo hanno modificato e implementato;
- Visto** il parere tecnico conclusivo rilasciato, a fronte dell'analisi del Rapporto definitivo di Sicurezza, dal Comitato Tecnico Regionale del Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco in data 12 dicembre 2012;
- Vista** la nota n. 10/03/61/60657 in data 21.12.2012 di questa Capitaneria di Porto con cui si è data comunicazione ad OLT spa ed ai servizi portuali di prime indicazioni sulla disciplina dei servizi tecnico nautici per l'operatività del terminale FSRU;
- Vista** la dichiarazione n. 201300320 in data 19 giugno 2013 con cui il RINa dichiara che il sistema di ormeggio è risultato essere conforme alle norme RINa "*Rules for the classification of floating units intended for the production, storage and off-loading of liquid hydrocarbons or intended for storage, off-loading and regasification of*

*liquefied gases*¹ ed idoneo ad essere connesso all'unità FSRU Toscana ed a mantenerla in posizione;

Visto il dispaccio 2 n. 33236 in data 17 aprile 2013 di Maricogecap - Reparto II Ufficio 2° avente ad oggetto "Schemi di separazione del traffico – zona di sicurezza FSRU Toscana";

Vista la Legge n. 61 in data 8 febbraio 2006 "Istituzione di zone di protezione ecologica oltre il limite esterno del mare territoriale".

Visti il D.P.R. n. 209 in data 27 ottobre 2011, "Regolamento recante istituzione di Zone di protezione ecologica del Mediterraneo nord-occidentale, del Mar Ligure e del Mar Tirreno".

Considerata la necessità di disciplinare il traffico marittimo nello specchio acqueo circostante il rigassificatore al fine di garantire la sicurezza della navigazione e la salvaguardia dell'ecosistema marino;

Considerato che la presenza di una nave in sosta nella "zona di preavviso" (come sotto specificata), in relazione alla presenza del rigassificatore potrebbe costituire un potenziale pericolo per l'ambiente marino;

Ritenuto pertanto necessario, anche al fine della tutela ambientale, dover valutare di volta in volta, nella "zona di preavviso", anche nella zona di "protezione ecologica" al di fuori delle acque territoriali, se consentire la sosta di quelle unità navali che ne presentino l'esigenza, allo scopo di evitare che la presenza di una nave in sosta in quel settore possa costituire un ostacolo, intralcio o comunque arrecare disturbo alla navigazione in rotta di avvicinamento delle metaniere dirette al rigassificatore;

Visti gli articoli 17, 30 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

RENDE NOTO

Nel mese di Luglio 2013 è previsto l'arrivo del terminale rigassificatore galleggiante FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) "Toscana", iscritto al numero 10153 dei registri Navi Minori e Galleggianti della Capitaneria di Porto di Livorno, che sarà posizionato nel punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E, a circa 14.5 miglia di distanza dal porto di Livorno, mediante un sistema di ancoraggio che ne permetterà la libera rotazione a 360°; tale unità sarà collegata ad un metanodotto sottomarino, già realizzato, per il trasporto a terra del GNL ricevuto da apposite navi gasiere e rigassificato a bordo del Terminale stesso.

Il terminale sarà dotato di n. 4 fanali a luce lampeggiante bianca, con lampeggio sincronizzato, visibili per 360°. La caratteristica luminosa sarà: 0s5 luce – 1s eclisse – 0s5 luce – 1s eclisse – 2s luce – 5s eclisse = 10 secondi periodo. La portata luminosa 5 Mn. Il colore della luce: bianco. Altezza della luce: 20 m.s.l.m.

Sui punti più alti della struttura sarà altresì installata la necessaria fanaleria ICAO di ostacolo aereo.

Il terminale sarà inoltre dotato di un Radar Beacon, installato sul pennone secondario, in banda X ed S con codice di risposta riprodotto la lettera "U" in alfabeto morse, con portata di 18 Mn.

Al fine di garantire la sicurezza della navigazione di tutte le unità in transito nelle acque circostanti il terminale, sono state previste le tre seguenti aree di forma circolare aventi il centro in corrispondenza del punto di posizionamento del terminale su indicato:

1. Un'area di interdizione alla navigazione, con raggio pari a 2 miglia nautiche;
2. Un'area di limitazione, a traffico disciplinato, contigua alla precedente e compresa tra 2 e 4 miglia nautiche;

¹ Norme per la classificazione delle unità galleggianti destinate alla produzione, lo stoccaggio e scarica di idrocarburi liquidi o destinati per lo stoccaggio, scaricazione e di rigassificazione di gas liquefatti;

3. Un'area di preavviso, contigua alla precedente e compresa tra 4 e 8 miglia nautiche.

In prossimità del FSRU Toscana, quale ausilio integrato al monitoraggio delle aree sopra descritte, sarà presente una nave guardiana, "LNG Guardian" IMO n. 9615585 – Call Sign IIZJ2, con compiti di vigilanza sull'area di interdizione di cui al precedente punto 1) nonché di pattugliamento, primo intervento antincendio e antinquinamento.

ORDINA

Articolo 1

Area 1 - Zona di interdizione totale

Nell'area circolare di raggio 2 miglia nautiche dal punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E è vietata la navigazione, la sosta, l'ancoraggio, la pesca nonché qualunque altra attività di superficie o subacquea.

L'ingresso in tale area è consentito unicamente a:

- le navi metaniere dirette al terminale FSRU Toscana che abbiano avuto la preventiva necessaria autorizzazione all'ormeggio al terminale da parte di questa Capitaneria di porto;
- le unità navali necessarie per le operazioni di ormeggio/disormeggio delle navi metaniere al terminale: Rimorchiatore *Corrado Neri* (Call Sign I IOL2, IMO n. 9443748) e Rimorchiatore *Costante Neri* (Call Sign IIRC2, IMO n. 9443750);
- i mezzi di servizio operanti sul terminale per il trasporto di personale/merce e per le attività ad esso connesse;
- la nave guardiana *LNG Guardian*;
- i mezzi impiegati nelle iniziali operazioni di installazione del terminale;
- i mezzi di polizia che dovranno preventivamente, in prossimità dell'area di interdizione, informare il terminal della loro presenza;
- i mezzi nautici espressamente autorizzati di volta in volta da questa Capitaneria di Porto.

Articolo 2

Area 2 - Zona di limitazione

Nell'area circolare di raggio 4 miglia dal punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E, all'esterno dell'area di cui al precedente articolo 1, quindi nel settore circolare compreso tra 2 e 4 miglia nautiche di distanza dal punto di posizionamento del terminale FSRU, è vietato qualunque tipo di attività fatto salvo il passaggio in transito ad una velocità che non sia superiore ai 10 nodi.

Le rotte delle unità in transito in questa zona dovranno essere rettilinee ed impostate in maniera tale da escludere il transito nella zona di interdizione totale.

Articolo 3

Area 3 - Zona di preavviso

Nell'area circolare di raggio 8 miglia dal punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E, all'esterno dell'area di cui al precedente articolo 2, quindi nel settore circolare compreso tra 4 e 8 miglia nautiche di distanza dal punto di posizionamento del terminale FSRU, è consentita² la sosta solo per comprovate necessità e/o emergenze comunicando immediatamente alla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto le motivazioni che hanno determinato tale condotta. Qualora le condimeteo lo consiglino o comunque a

² In armonia a quanto prescritto all'art.18.2 della Convenzione di Montego Bay del 1982 ratificata con Legge n°689/1994

insindacabile giudizio della Capitaneria di Porto, potrà essere disposto, con spese a carico dell'unità interessata, l'invio in assistenza di uno o più rimorchiatori.

Tutte le unità che si trovino in quest'area saranno soggette a monitoraggio e plottaggio della rotta anche da parte del terminale rigassificatore FSRU. Le modalità di svolgimento del monitoraggio da parte del terminale saranno specificatamente disciplinate nell'apposito emanando "Regolamento delle attività del terminale".

Articolo 4

Terminale FSRU Toscana e Nave guardiana

In caso di inosservanza dei divieti/prescrizioni esposti nei precedenti articoli 1, 2 e 3 nonché di ogni situazione anomala che dovesse essere riscontrata da parte del terminale, la Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto dovrà essere tempestivamente informata per l'adozione delle conseguenti possibili azioni.

In casi eccezionali, quando particolari situazioni rilevabili in zona possano far presupporre il verificarsi di un pericolo imminente o potenziale, il terminale e la nave guardiana possono adottare di iniziativa le seguenti azioni, dandone immediata comunicazione alla Sala Operativa di questa Capitaneria di Porto:

azioni da parte del terminale:

- . contatto radio con nave monitorata richiedendo variazione di rotta
- . in caso negativo, emettere segnali visivi e sonori continuando nel tentativo di stabilire contatto radio
- . richiedere alla nave guardiana di avvicinare la nave interessata per tentare di stabilire un contatto
- . lanciare razzi di segnalazione di emergenza

azioni da parte della nave guardiana:

- . contatterà via radio la nave monitorata;
- . in caso di mancata risposta tenterà di attrarre l'attenzione con ogni acustico e visivo disponibile
- . se anche questo risultasse inefficace tenterà di avvicinare a minima distanza di sicurezza la nave monitorata nel tentativo di far cambiare rotta.

La nave guardiana "LNG Guardian", stazionerà prevalentemente nei limiti esterni della zona di interdizione totale.

Con "Regolamento delle attività del terminale" in corso di emanazione potranno essere dettate ulteriori condizioni operative.

Articolo 5

Disposizioni finali e sanzioni

La presente ordinanza, a carattere provvisorio e sperimentale, entrerà in vigore dal giorno di arrivo del rigassificatore nell'area di installazione.

I contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti a norma di legge e ritenuti altresì civilmente e penalmente responsabili dei danni che derivassero a persone e/o cose per effetto delle trasgressioni commesse.

E' fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare la presente Ordinanza.

Livorno, 1 9 LUG. 2013

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Arturo FARAONE





MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
Capitaneria di Porto
Livorno

Ordinanza n° 6 / 2014

Il Contrammiraglio (CP) sottoscritto, Capo del Circondario Marittimo di Livorno:

- Visto** il Nulla Osta di Fattibilità alla realizzazione, con prescrizioni, del terminale galleggiante FSRU Toscana, rilasciato, ai sensi dell'articolo 21 del Decreto Legislativo 334/99, dal Comitato Tecnico Regionale del Corpo nazionale dei Vigili del fuoco (di cui all'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 577/82) in data 5 novembre 2003;
- Visto** il Decreto n. DEC/DSA/01256 in data 15 dicembre 2004 con il quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali, ha espresso parere favorevole alla compatibilità ambientale del terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquido, localizzato al largo della costa tra Livorno e Marina di Pisa, con prescrizioni;
- Visto** il Decreto in data 23 febbraio 2006 con cui il Ministero delle Attività Produttive ha autorizzato la società OLT Offshore LNG Toscana s.r.l. alla costruzione ed all'esercizio di un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto;
- Visto** il verbale della riunione tenutasi in data 5 marzo 2008 presso la Capitaneria di Porto di Livorno per l'esame dello studio preliminare predisposto da OLT Offshore LNG Toscana sulla sicurezza della navigazione in prossimità del terminale offshore di rigassificazione di gas naturale liquefatto;
- Visto** l'atto di concessione n. 469 registro atti in data 10 dicembre 2008 con il quale l'Amministrazione Marittima ha concesso alla soc. OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., per la durata di anni 40, la temporanea occupazione e l'uso di specchi acquei ed area demaniale marittima per un totale di mq. 314.073, corrispondenti all'area marina occupata dal sistema di ancoraggio e dalla rotazione del terminale intorno al sistema di ormeggio (rotazione centrata nel punto di coordinate 43°38'40" N – 009°59'20" E), all'area occupata dalla condotta sottomarina di collegamento del terminale fino al punto di atterraggio e dal punto di atterraggio sino al confine demaniale, allo scopo di realizzare e gestire un terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto GNL;
- Vista** la nota n. 2009/OUT/GENER/B/2159 in data 6 ottobre 2009 con la quale OLT S.p.A., nel riassumere lo stato dell'arte al momento ed inviare delle note tecniche a integrazione e chiarimento di quanto rappresentato nella riunione del 5 marzo 2008, dichiara, tra l'altro, che "il terminale opererà in base alla SOLAS e MARPOL" ed inoltre che "per garantire un regime di sicurezza affidabile, il terminal opererà nel rispetto di un Sistema Internazionale di gestione della Sicurezza e Security certificato dall'Amministrazione Marittima Italiana.";
- Visto** il Rapporto di Sicurezza Definitivo n. 033470-BB-C00-000-HR-0300 redatto in data 26.03.2010 dalla società OLT Offshore LNG Toscana s.r.l. e le successive risposte alla richiesta di informazioni integrative che lo hanno modificato e implementato;

- Visto** l'atto suppletivo n. 470 Registro Atti, in data 28 maggio 2010, con il quale l'Amministrazione marittima, a parziale modifica dell'Atto di Concessione n. 469 Registro Atti, in data 10 dicembre 2008, ha portato l'area totale concessa da mq. 314.073 a mq. 315.450;
- Visti** il Procedimento di verifica di assoggettabilità alla V.I.A. del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali n. DVA-2010-25280 del 20.10.2010 relativo al terminale GNL al largo delle coste toscane, che dispone l'esclusione dalla procedura di V.I.A. a condizione del rispetto delle prescrizioni in esso indicate e la determinazione n. DVA-2011-24915 del 4.10.2011 che modifica la prescrizione n. 4 del procedimento n. 25280, relativa ai parametri limite di temperatura e ipoclorito di sodio nello scarico a mare del terminale di rigassificazione;
- Vista** la nota n. 20395 in data 5.11.2010 con cui il Ministero dello Sviluppo Economico – Dipartimento per l'energia – Direzione Generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche – Div. VI fornisce ad OLT chiarimenti rispetto all'applicazione del D.P.R. 886 del 24 maggio 1979 e il dispaccio n. 20509 in data 18.10.2012 con cui lo stesso dicastero chiarisce la non applicabilità del D. Lgs. n. 624 del 25 novembre 1996;
- Visto** il dispaccio n. 06.02.25141/Uff. II – Sez. I in data 16.03.2011, con cui il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Reparto VI fornisce indicazioni circa la "Normativa in materia di sicurezza della navigazione e security applicabile al terminale di rigassificazione FSRU Toscana", richiamando l'applicabilità del regolamento di sicurezza nazionale - DPR 435/91 - al terminale stesso;
- Vista** la nota n. 7577 in data 01.06.2012 con cui la Direzione Centrale per la prevenzione e la sicurezza tecnica area rischi industriali del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno risponde al quesito sul rilascio del Certificato di Prevenzione Incendi chiarendo che, essendo il rigassificatore un impianto per cui è prevalente la componente navale, non dovrà essere rilasciato il Certificato di Prevenzione Incendi;
- Visti** i Provvedimenti del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, di esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale (V.I.A.), con relative prescrizioni: n. DVA-2012-23515 del 1.10.2012 riguardante *"il numero di accosti annui delle navi metaniere necessari per approvvigionare il terminale GNL, nonché la tipologia delle navi metaniere"*, n. DVA-2012-23531 del 2.10.2012 riguardante *"la sostituzione di n.4 delle 6 ancore esistenti da 20 tonnellate con n.4 ancore da 40 tonnellate e nuove linee di ancoraggio costituite da n.4 catene da 140 mm anziché 103 mm."*;
- Vista** la dichiarazione di armatore in data 4.10.2012 con cui la Società ECOS s.r.l. dichiara di assumere l'esercizio e la qualità di armatore dell'unità denominata FSRU Toscana;
- Viste** la nota n. 2012/OUT/GENER/B/0725 in data 3 dicembre 2012 con cui la Società OLT ha inviato la Relazione Tecnica per la Verifica di ottemperanza alle prescrizioni n. 3 – 10 del Provvedimento di Esclusione dalla procedura di VIA n. DVA-2012-23515 succitato e la nota n. 88916 in data 27.12.2012 con cui l'ARPAT, relativamente a tale relazione tecnica di OLT, comunica di ritenere la documentazione presentata esaustiva;
- Vista** la nota n. 21396 in data 12.12.2012 con cui la Direzione Regionale Toscana del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno comunica la conclusione favorevole, con prescrizioni impiantistiche/gestionali, dell'istruttoria del rapporto definitivo di sicurezza, da parte del Comitato Tecnico Regionale nella riunione del 11 dicembre 2012;

- Vista** la Tabella Minima di Sicurezza rilasciata dalla Capitaneria di Porto di Livorno in data 8 febbraio 2013;
- Vista** l' "Autorizzazione integrata ambientale per l'esercizio del terminale di rigassificazione offshore della società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. ubicato al largo del litorale tra Livorno e la foce dell'Arno (Marina di Pisa)" prot. n. 93 in data 15.03.2013 rilasciata dal Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare;
- Vista** la dichiarazione n. 201300320 in data 19 giugno 2013 con cui il RINA dichiara che il sistema di ormeggio è risultato essere conforme alle norme RINA "*Rules for the classification of floating units intended for the production, storage and off-loading of liquid hydrocarbons or intended for storage, off-loading and regasification of liquefied gases*" ed idoneo ad essere connesso all'unità FSRU Toscana ed a mantenerla in posizione (in ottemperanza alla prescrizione n. 5 del provvedimento n.DVA-2012-23531 succitato);
- Visto** il proprio Decreto n. 107 in data 30 luglio 2013 con il quale è stato approvato il "Port Facility Security Plan" relativo all'impianto portuale denominato Terminale OLT FSRU TOSCANA;
- Viste** la nota n. 16602 in data 8 agosto 2013 con la quale il Ministero dello Sviluppo Economico – Dipartimento per l'energia – "dà atto che ha inizio il periodo di esercizio provvisorio del terminale di rigassificazione del GNL, autorizzato con decreto interministeriale del 23 febbraio 2006, la cui durata è fissata in sei mesi." e la nota n. 1956 in data 29 gennaio 2014 con la quale il suddetto Ministero proroga per ulteriori sei mesi, con scadenza in data 7 agosto 2014, l'attuale regime di esercizio provvisorio;
- Vista** la dichiarazione n. 2013/LI/01/785 in data 26.08.2013 con cui il RINA certifica che l'unità FSRU Toscana può ricevere LNG a bordo e iniziare le procedure di raffreddamento;
- Vista** la dichiarazione n. 2013/LI/01/785-2 in data 27 agosto 2013 con cui il RINA dichiara che sono state condotte e completate con buon esito le operazioni di collegamento dell'unità FSRU Toscana al sistema di ormeggio di cui alla dichiarazione RINA n. 201300320 summenzionata;
- Visto** il certificato di classe n. 85302 – V016 – 001 emesso dal RINA in data 24 ottobre 2013;
- Vista** la "nota tecnica di fine attività di avviamento e collaudo del Terminale FSRU Toscana" prot. SAI-EXT-0064 in data 16 dicembre 2013 con la quale la Soc. Saipem attesta che "la fase di avviamento e collaudo del terminale FSRU Toscana è da considerarsi completata con esito positivo.";
- Vista** la Dichiarazione n. 2013/LI/01/1148 in data 16 dicembre 2013 con la quale il RINA dichiara che "sono stati completati, con buon esito, gli accertamenti previsti dal Regolamento RINA applicabile all'unità in riferimento ed è stato rilasciato il Certificato di Classe definitivo con validità quinquennale.";
- Vista** l'autorizzazione all'esercizio provvisorio – prot. M-INF/PORTI/14156 rilasciata in data 20 dicembre 2013 dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti – Direzione generale per i porti, in attesa del collaudo finale da effettuarsi dalla Commissione Interministeriale ai sensi dell'art. 48 comma 2 del Regolamento al Codice della Navigazione;
- Vista** la nota n.2013/OUT/GENER/B/0878 in data 24 dicembre 2013 con la quale la Società OLT comunica che il terminale ha completato i collaudi con esito positivo ed ha dato inizio all'Esercizio Commerciale in data 20 dicembre 2013;
- Vista** la nota n. 1512 in data 29.01.2014 con cui la Direzione Regionale Toscana del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Ministero dell'Interno prende atto della presentazione da parte della Società Olt della dichiarazione di non aggravio del

- preesistente livello di rischio, relativamente all'utilizzo di navi metaniere, per l'approvvigionamento del terminale FSRU toscana, caratterizzate da una capacità di trasporto massima di GNL superiore a 138.000 mc e fino a 155.000 mc;
- Visto** il foglio n. 10/03/61/60657 in data 21.12.2012 di questa Capitaneria di Porto con cui si è data comunicazione ad OLT spa ed ai servizi portuali di prime indicazioni sulla disciplina dei servizi tecnico nautici per l'operatività del terminale FSRU;
- Visto** l'accordo siglato tra il Gruppo Ormeggiatori e Barcaoli del porto di Livorno e la società OLT S.p.A. in data 7 agosto 2013;
- Visto** l'accordo siglato tra la Corporazione Piloti del porto di Livorno e la società OLT S.p.A. in data 22 novembre 2013;
- Vista** la propria Ordinanza n. 137/2013, emessa in data 19 luglio 2013, per la regolamentazione del traffico navale nelle aree circostanti il punto di posizionamento del terminale galleggiante FSRU Toscana;
- Visto** il Decreto del Ministero dei Trasporti in data 2 agosto 2007 recante "Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime.";
- Visto** il Regolamento per la disciplina dei Servizi Marittimi e degli Accosti nel porto di Livorno, approvato con propria Ordinanza n. 24 in data 31 marzo 1994;
- Considerata** la necessità di disciplinare le attività relative al terminale rigassificatore FSRU Toscana, ai fini della sicurezza della navigazione;
- Visti** gli articoli 17, 30 e 81 del Codice della Navigazione e 59 del relativo Regolamento di esecuzione;

ORDINA

Articolo 1

E' approvato e reso esecutivo l'annesso "REGOLAMENTO DELLE ATTIVITA' DEL TERMINALE RIGASSIFICATORE FSRU TOSCANA".

Articolo 2

La presente Ordinanza entra in vigore dal giorno 1 febbraio 2014.
E' fatto obbligo a chiunque spetti di rispettare e far rispettare la presente Ordinanza.
I contravventori alla presente Ordinanza saranno perseguiti a norma di legge e ritenuti altresì civilmente e penalmente responsabili dei danni che derivassero a persone e/o cose per effetto delle trasgressioni commesse.

Livorno, 29 gennaio 2014

IL COMANDANTE
C.A. (CP) Arturo FARAONE





**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO**

**REGOLAMENTO DELLE ATTIVITA' DEL
TERMINALE RIGASSIFICATORE
FSRU TOSCANA**

**APPROVATO E RESO ESECUTIVO CON
ORDINANZA N° 6 DEL 29 GENNAIO 2014**

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

- Art. 1 - Definizioni
- Art. 2 - Premesse
- Art. 3 - Peculiarità' del terminale
- Art. 4 - Posizione
- Art. 5 - Descrizione del terminale
- Art. 6 - Concessione demaniale

CAPO II - ASPETTI OPERATIVI

- Art. 7 - Requisiti/caratteristiche navi ammesse al terminale
- Art. 8 - Quantità autorizzata e numero scarichi previsti
- Art. 9 - Domanda di accosto – preavviso e conferma di arrivo
- Art. 10 - Formalità' di arrivo e partenza navi metaniere
- Art. 11 - Ancoraggio e stazionamento in rada
- Art. 12 - Registrazione delle navi metaniere dirette al terminale
- Art. 13 - Condizioni di sicurezza per operatività'
- Art. 14- Autorizzazione all'allibito
- Art. 15 - Modalità' di avvicinamento e di affiancamento delle navi al terminale
- Art. 16 - Comunicazioni/ascolto radio
- Art. 17 - Il pilotaggio
- Art. 18 - Il rimorchio
- Art. 19 - Operazioni di ormeggio
- Art. 20 - Nave affiancata al terminale
- Art. 21 - Procedure di scarico
- Art. 22 - Mancato inizio delle operazioni di scarico
- Art. 23 - Fase di scarica GNL
- Art. 24 - Sospensione delle operazioni per motivi di sicurezza
- Art. 25 - Sospensione delle operazioni per motivi di emergenza
- Art. 26 - Partenza delle navi
- Art. 27 - Disormeggio e allontanamento
- Art. 28 - Compiti del terminale "FSRU Toscana"
- Art. 29 - Interventi nave guardiana "LNG Guardian"

CAPO III – ATTIVITA' COMPLEMENTARI

- Art. 30 - Imbarco e sbarco merci/materiali
- Art. 31 - Procedure per il bunkeraggio
- Art. 32 - Rifornimento di acqua potabile
- Art. 33 - Lavori a bordo
- Art. 34 - Controlli ambientali
- Art. 35 - Scarico rifiuti – sentina

CAPO IV - COMUNICAZIONI

- Art. 36 - Comunicazioni con la Sala Operativa della Capitaneria

CAPO V - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

- Art. 37 - Certificazione di sicurezza
- Art. 38 - Servizio antincendio e antinquinamento
- Art. 39 - Dotazioni di sicurezza
- Art. 40 - Ruolo di appello

CAPO VI – ARMAMENTO

Art. 41 - Tabella di armamento

Art. 42 - Turnistica - cambio equipaggi

CAPO VII - SECURITY

Art. 43 - Normativa applicabile

Art. 44 - Visite a bordo

CAPO VIII - ESERCITAZIONI

Art. 45 - Esercitazioni di emergenza

CAPO IX - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 46 - Disposizioni finali

ALLEGATI

Copia Carta Nautica n. 4 dell'Istituto Idrografico della Marina Militare

Allegato 1 – Dichiarazione del responsabile del terminale

Allegato 2 - Richiesta autorizzazione per il ritiro di residui oleosi FSRU TOSCANA

CAPO I – DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1 - DEFINIZIONI

Ministero: Ministero della Marina Mercantile (secondo il DPR 8 novembre 1991, n. 435) ora Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Capitaneria di Porto: Capitaneria di Porto di Livorno;

Ente Tecnico: Registro Italiano navale;

Area 1 - Zona di interdizione totale: area circolare di raggio 2 miglia nautiche dal punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E, disciplinata dall'art. 1 dell'Ordinanza 137/2013;

Area 2 - Zona di limitazione: area circolare di raggio 4 miglia dal punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E, all'esterno dell'area 1, quindi nel settore circolare compreso tra 2 e 4 miglia nautiche di distanza dal punto di posizionamento del terminale FSRU, disciplinata dall'art. 2 dell'Ordinanza 137/2013;

Area 3 - Zona di preavviso: area circolare di raggio 8 miglia dal punto di coordinate 43° 38' 40" N – 009° 59' 20" E, all'esterno dell'area 2, quindi nel settore circolare compreso tra 4 e 8 miglia nautiche di distanza dal punto di posizionamento del terminale FSRU, disciplinata dall'art. 3 dell'Ordinanza 137/2013;

Responsabile del terminale: indica la persona che ha la responsabilità della gestione del terminale; si identifica nel Comandante del rigassificatore FSRU Toscana;

Rappresentante del terminale o berthing master logistic (BML): indica la persona designata dall'armatore del terminale che ha il compito, a bordo della nave metaniera, di coordinatore tra il terminale e la nave metaniera durante le operazioni di trasferimento del carico;

GNL: gas naturale convertito allo stato liquido;

Nave Guardiana "LNG Guardian": unità navale dedicata al controllo della zona di interdizione totale;

Crew boat "LNG Express": unità navale dedicata al trasporto di persone dalla base a terra al rigassificatore e viceversa;

Orario diurno: l'intervallo temporale tra il sorgere e il tramontare del sole, calcolando l'orario previsto per il tramonto con riferimento agli orari riportati nelle Effemeridi Nautiche in corso di validità;

ESD: Emergency shut down – arresto delle operazioni in emergenza.

Art. 2 - PREMESSE

La normativa di settore inerente la sicurezza della navigazione (*safety*) e di *security* applicabile al terminale FSRU Toscana è la seguente (dp. prot. 06.02/ 25141 / Uff. II – Sez. I in data 16.03.2011 del reparto 6° - Ufficio II del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto):

- trattandosi di galleggiante, all'unità FSRU Toscana dovranno applicarsi le previsioni di cui al Regolamento di Sicurezza Nazionale DPR 8 novembre 1991, n. 435 , in relazione anche ai dettami di cui all'art. 200 dello stesso regolamento, che al riguardo prevede nel caso di galleggiante adibito al trasporto di merci pericolose l'applicazione, a giudizio del Ministero, sentito l'Ente tecnico, delle disposizioni relative alle navi munite della stessa abilitazione;
- per quanto concerne le apparecchiature radioelettriche attualmente installate e previste dal Capitolo IV della Convenzione SOLAS 74, come emendata, sistema GMDSS per Aree A1 + A2 + A3, le stesse potranno essere mantenute a bordo secondo le previsioni della circolare titolo "sicurezza della navigazione" serie radiocomunicazioni n. 5 in data 6 ottobre 2004;
- al riguardo dell'applicabilità della normativa sulla gestione della sicurezza, pur non ricadendo nel campo di applicazione del codice internazionale ISM, il terminale dovrà essere assoggettato ad un sistema di qualità gestionale della *safety* e della sicurezza ambientale, attraverso il rilascio del pertinente *statement* (rilasciato ai fini della conformità alla vigente normativa ISM) da parte del prescelto organismo riconosciuto (Rina);
- per quanto attiene gli aspetti di *security* al terminale FSRU Toscana deve essere applicata la normativa di "*port facility*" in considerazione del fatto di ritenere il terminale assimilabile, ai soli fini della sicurezza – intesa come potenziali minacce -, ad un impianto portuale con la discendente applicazione della normativa di settore.

Con riguardo alla determinazione della società armatrice di volersi volontariamente assoggettare alla normativa internazionale applicabile alla analoga tipologia di navi abilitate al trasporto di gas liquefatti, nel prendere atto che l'unità è già in possesso dei certificati e *statements* rilasciati da parte dell'organismo riconosciuto Rina, si riconosce tutta la predetta documentazione come requisito obbligatorio per il galleggiante FSRU. Tale certificazione dovrà essere mantenuta costantemente in corso di validità anche attraverso il mantenimento in perfetto stato di manutenzione e funzionamento di tutte le dotazioni/apparecchiature di sicurezza già verificate idonee.

Art. 3 - PECULIARITA' DEL TERMINALE

L'impianto è un terminale di rigassificazione galleggiante (FSRU – *Floating Storage and Regasification Unit*) realizzato modificando una nave metaniera convenzionale (M/N Golar Frost H1444 n. IMO 9253284), già dotata di quattro serbatoi sferici; l'unità è iscritta nei Registri delle Navi Minori e Galleggianti del Compartimento Marittimo di Livorno al numero L110153 – nominato internazionale IBAH.

Art. 4 - POSIZIONE

Il terminale è collocato a circa 12 miglia nautiche dalla costa, a circa 14,5 miglia di distanza dal porto di Livorno, in uno specchio acqueo con una profondità di circa 120 metri, nel punto di coordinate 43°38'40" N – 009°59'20" E ed è collegato ad un

metanodotto, che compie un percorso di circa 29 km per giungere al punto di approdo a terra, tramite una stazione sottomarina di collegamento con la SSIV - valvola di intercettazione sottomarina.

Art. 5 – DESCRIZIONE DELL'IMPIANTO

Il terminale è ancorato nel punto stabilito tramite un sistema a torretta installato a prua, che contiene l'accoppiamento tra la linea di invio del gas e i risers (tubazioni discendenti) di collegamento con la condotta sottomarina, e che permette al terminale di ruotare liberamente intorno al punto di ancoraggio. Il sistema di ancoraggio – *Single Point Mooring System SPM* - è realizzato mediante un giunto meccanico snodato collegato a sei ancore, già posizionate sul fondo, attraverso sei catene metalliche. Tale configurazione permette la rotazione del terminale a 360°, mantenendo inalterata la posizione delle catene.

I 4 serbatoi di alluminio, sono strutturalmente indipendenti dallo scafo e appoggiano a doppiopondi, sono isolati e la parte superiore, che sporge dallo scafo, è dotata di pannelli isolanti (per meglio mantenere la temperatura di operatività, -161° C) e di una copertura in acciaio. La capacità di stoccaggio netta del rigassificatore è di 135.000 m³.

A prua è collocato il modulo di rigassificazione.

Art. 6 - CONCESSIONE DEMANIALE

L'area marina occupata dal sistema di ancoraggio e dalla rotazione del terminale intorno al sistema di ormeggio, centrata nel punto di coordinate 43°38'40" N – 009°59'20" E, l'area occupata dalla condotta sottomarina di collegamento del terminale fino al punto di atterraggio della condotta, avente coordinate 43°35'00" N – 010°18'12" E, e l'area occupata dalla condotta dal predetto punto di atterraggio sino al confine demaniale è stata concessa alla Soc. OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. per la durata di anni 40 in temporanea occupazione e uso, con atto n. 469 registro atti, in data 10 dicembre 2008 dell'Autorità Marittima e con atto suppletivo n. 470 Registro Atti, in data 28 maggio 2010.

Con atto suppletivo n. 472 Registro Atti, in data 14 giugno 2012, l'area occupata è stata limitata al solo terminale e al sistema di ancoraggio, mentre con atto 471 Registro Atti, in data 14 giugno 2012, è stato concesso il sub ingresso parziale a favore di Snam Rete Gas Spa per l'occupazione dell'area occupata dalla condotta sottomarina.

Il Ministero ha autorizzato, ai sensi dell'articolo 45-bis del Codice della Navigazione, la Società OLT Offshore LNG Toscana spa ad affidare in gestione alla Società ECOS srl, per un periodo di cinque anni, l'armamento e la gestione tecnico-operativa del galleggiante FSRU Toscana, a seguito dell'entrata in esercizio dello stesso.

CAPO II - ASPETTI OPERATIVI

Art. 7 - REQUISITI/CARATTERISTICHE NAVI AMMESSE AL TERMINALE

Le navi ammesse al rifornimento del terminale dovranno avere capacità compresa tra 65.000 e 155.000 m³ ed essere compatibili con il terminale da un punto di vista della sicurezza e dell'operatività.

Le operazioni di allibo di carichi parziali dovranno effettuarsi, in via principale, con navi di capacità superiore a 138.000 m³ e non maggiore a 155.000 m³ e dovranno risultare

compatibili col terminale per il sistema di ormeggio e il collegamento dei manifold della nave metaniera con i bracci di carico del terminale.

I limiti dimensionali massimi per le navi ammesse all'ormeggio al terminale sono:

- dislocamento 120.000 tonnellate;
- lunghezza fuori tutto 310 metri;
- larghezza 50 metri;
- capacità di carico compresa tra i 65.000 m³ e i 155.000 m³.

Le navi metaniere dirette al terminale devono rispettare i requisiti ed essere in possesso della documentazione e delle certificazioni previste dalla vigente normativa ed in particolare dal D.M. 2 agosto 2007 "Norme provvisorie per il trasporto marittimo alla rinfusa delle merci pericolose allo stato gassoso, norme per gli allibi e procedure amministrative per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco ed il nulla osta allo sbarco delle merci medesime".

Tutte le navi metaniere in arrivo al terminale devono essere dotate del sistema di emergenza ESD - *Emergency Shut Down* e di un collegamento nave terminale compatibile con il terminale stesso.

Art. 8 - QUANTITÀ AUTORIZZATA E NUMERO SCARICHI PREVISTI

La capacità massima di rigassificazione autorizzata è pari a 3,75 miliardi di m³ annui; il numero massimo autorizzato di accosti di navi metaniere al terminale è pari a 59 accosti all'anno per navi metaniere di capacità compresa tra 65.000 e 155.000 m³, con una frequenza che non sia superiore ad una nave ogni 6 giorni.

Qualunque incremento nel numero di navi/anno o di navi/giorno rispetto a quanto indicato o incremento nel volume di GNL contenibile nelle navi rispetto al limite massimo di circa 155.000 m³ di GNL, dovrà essere sottoposto a nuova procedura di VIA.

Art. 9 - DOMANDA DI ACCOSTO – PREAVVISO E CONFERMA DI ARRIVO

Qualunque movimento di navi dirette al terminale FSRU è soggetto ad autorizzazione della Capitaneria di Porto.

L'agenzia Marittima raccomandataria della nave metaniera dovrà presentare "Domanda di accosto" e "Conferma di arrivo" all'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto, secondo le modalità e la tempistica indicate dal Regolamento per la disciplina dei servizi marittimi e degli accosti nel porto di Livorno.

L'Agenzia Marittima raccomandataria dovrà attestare, all'atto della presentazione della domanda di accosto, che al Comandante della nave sia stata data adeguata e preventiva informazione delle disposizioni sancite dal presente Regolamento, allegando alla domanda medesima dichiarazione del comandante della nave attestante che l'unità ha le caratteristiche tecniche/dimensionali previste per l'ammissibilità all'attracco al terminale.

La domanda di accosto dovrà inoltre essere corredata da:

- a) apposita dichiarazione, come da allegato 1 del responsabile del terminale FSRU Toscana, che dovrà attestare:
 - che la nave metaniera sia compatibile con il terminale;
 - che il terminale sia pronto a ricevere la nave, indicando la data e l'ora in cui viene richiesto l'avvicinamento/affiancamento;
 - che siano stati predisposti ed efficienti i dovuti apprestamenti di sicurezza;

- che la capienza dei depositi del terminale destinati a ricevere il GNL dalla nave metaniera sia sufficiente a ricevere la quantità di prodotto trasportato dalla metaniera stessa e destinato al terminale;
 - che prima dell'inizio della scarica saranno concordate le modalità di trasferimento del carico tra nave e terminale;
- b) apposita dichiarazione del comandante della nave metaniera diretta al terminale che dovrà attestare che all'interno dell'area compresa tra le 8 miglia nautiche e l'FSRU Toscana, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo della metaniera stessa avverrà utilizzando esclusivamente il sistema BOG (*Boil Off Gas*) sia durante la fase di avvicinamento che durante lo scarico.
- Qualora non sia possibile per la metaniera soddisfare a tale prescrizione per esigenze legate alla funzionalità della metaniera stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza, dovrà preventivamente essere informata la Capitaneria di Porto per le valutazioni del caso.

In mancanza o incompletezza di tale documentazione non sarà autorizzata la manovra di avvicinamento della nave metaniera al terminale.

Ricevuta detta documentazione, completa in ogni sua parte, accertato il rilascio dell'Autorizzazione all'allibito di cui al D.M. 2 agosto 2007, l'Ufficio Accosti provvederà ad inserire la nave metaniera nella "Situazione giornaliera degli accosti" per la data e nell'orario segnalati.

È consentito l'affiancamento della nave metaniera al terminale anche in orario diverso da quello riportato in "Situazione" (comunque nell'ambito delle prescrizioni riportate al successivo articolo 15) previa comunicazione radio da parte del terminale alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Art. 10 - FORMALITA' DI ARRIVO E PARTENZA NAVI METANIERE

Le navi metaniere che si interfacciano con l'FSRU TOSCANA dovranno provvedere all'espletamento delle formalità di arrivo e partenza previste dagli articoli 179 e 181 del Codice della Navigazione, avvalendosi di un Agente Marittimo Raccomandatario.

Le navi metaniere che dovessero sostare in rada, per dirigere poi al rigassificatore in un secondo momento, dovranno effettuare le formalità di arrivo/partenza al momento del loro arrivo alla fonda in rada.

Ai sensi del secondo comma dell'art.181 C.N. la pratica potrà essere effettuata anche mediante mezzi elettronici.

Art.11 - ANCORAGGIO E STAZIONAMENTO IN RADA

Le navi metaniere che dovessero sostare alla fonda in rada in attesa di dirigere al rigassificatore, ovvero dovessero sostarvi dopo aver effettuato le operazioni di scarica al rigassificatore, dovranno ancorare esclusivamente nei punti di fonda previsti dal vigente Regolamento per la disciplina dei servizi marittimi e degli accosti nel porto di Livorno, agli articoli 97 e 98.

Le suddette navi dovranno innalzare la lettera "B" del Regolamento Internazionale dei segnali per tutta la durata della permanenza alla fonda; in orario notturno le navi dovranno mostrare, oltre ai fanali di fonda, una luce rossa visibile a giro d'orizzonte e mantenere la massima illuminazione del ponte di coperta.

Le navi metaniere dovranno altresì mantenersi ad una distanza di almeno mezzo miglio da ogni altra nave alla fonda; tale disposizione dovrà essere rispettata anche dalle altre navi che arriveranno in rada successivamente.

Art.12 - REGISTRAZIONE DELLE NAVI METANIERE DIRETTE AL TERMINALE

Le navi metaniere dirette al terminale dovranno essere registrate dall'Avvisatore Marittimo del porto di Livorno come segue:

- quelle dirette ad uno dei punti di ancoraggio in rada, saranno registrate secondo quanto previsto dall'art 4-punto b) del "Regolamento per la disciplina del servizio di avvistamento navi e comunicazioni ad opera dell'Avvisatore Marittimo del porto di Livorno", approvato e reso esecutivo con Ordinanza n. 50 in data 5 maggio 2011 della Capitaneria di Porto;
- quelle dirette al rigassificatore, saranno registrate nel momento in cui raggiungono la distanza di 4 miglia dal terminale, qualunque sia la loro direzione di provenienza; alle stesse, l'Avvisatore Marittimo, dovrà rivolgersi nei modi stabiliti dal citato Regolamento.

Lo stesso Avvisatore dovrà altresì prendere nota degli orari di fine delle operazioni di ormeggio nonché di partenza della nave metaniera dal rigassificatore. Relativamente a quelle navi che ancorino in rada prima di dirigere al rigassificatore, l'Avvisatore dovrà inoltre prendere nota dell'orario di partenza dalla rada per il terminale.

Art. 13 - CONDIZIONI DI SICUREZZA PER OPERATIVITA'

Le condizioni limite del mare per le varie operazioni al terminale sono quelle specificate nel Rapporto definitivo di Sicurezza e riassunte nella tabella seguente:

Condizioni limite		Massima velocità del vento [m/s] 1 ora	Altezza d'onda significativa H_s [m]	Massima velocità corrente di superficie [m/s]
	Descrizione			
1	Limite per l'ormeggio della gasiera e per connessione bracci di carico	7,5	1,5	0,5
2	Limite per la disconnessione dei bracci di carico e il distacco della nave carrier	15	2,5	0,5
3	Limite per lo scarico del GNL dal terminale alla condotta sottomarina (send-out)	26	6,7	0,79

In presenza di condizioni meteo marine superiori a quelle indicate al punto 2 della tabella le operazioni di scarica dovranno essere sospese e la nave metaniera dovrà allontanarsi dal rigassificatore. Al di sotto di tali valori limite, il responsabile del terminale, in accordo col Comandante della metaniera, stabilirà, in relazione alle condizioni e alle previsioni meteomarine del momento, se sospendere la scarica del GNL e/o staccare i bracci di carico pur mantenendo la nave metaniera affiancata al terminale.

In caso di maltempo accompagnato da scariche elettriche le operazioni di scarica dovranno essere sospese.

Il terminale dovrà essere dotato di idonee apparecchiature meteo per rilevare la direzione e la velocità del vento e della corrente, la direzione e l'altezza dell'onda e la visibilità.

Art. 14 - AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO

Le operazioni di allibo dovranno essere preventivamente autorizzate della Capitaneria di Porto. L'autorizzazione all'allibo dovrà essere richiesta secondo le modalità e nei tempi indicati dall'art. 12 del D.M. 2 agosto 2007.

Durante il processo di trasferimento del carico dovranno essere attuate le procedure previste dalle Linee Guida Internazionali e dalle normative nazionali e locali vigenti in materia.

Art. 15 - MODALITA' DI AVVICINAMENTO E DI AFFIANCAMENTO DELLE NAVI AL TERMINALE

Le navi metaniere dirette al terminale dovranno essere preventivamente autorizzate dalla Capitaneria di Porto ai sensi dell'art. 1 dell'Ordinanza n. 137 in data 19 luglio 2013.

All'interno dell'area compresa tra le 8 miglia nautiche ed il terminale, la propulsione e la generazione di energia elettrica a bordo delle navi metaniere dovrà avvenire utilizzando esclusivamente il sistema BOG (*Boil Off Gas*) sia durante la fase di avvicinamento che durante lo scarico, a meno di esigenze legate alla funzionalità della metaniera stessa, a condizioni di sicurezza o di emergenza o a specifiche prescrizioni dell'Autorità competente.

La manovra di avvicinamento al terminale comincerà al momento dell'imbarco del pilota sulla nave metaniera; il comandante della nave dovrà contattare la stazione piloti almeno tre ore prima dell'inizio della manovra di avvicinamento, per concordare l'orario di imbarco pilota.

Il pilota, giunto a bordo, dovrà concordare con il comandante della nave la lingua di lavoro e comunicarla al responsabile del terminal e agli altri soggetti interessati alla manovra.

I comandanti delle navi metaniere dovranno comunicare al pilota ed al terminale, prima dell'ingresso nell'area di interdizione totale, ogni eventuale difetto, limitazione o carenza della nave stessa che potrebbero inficiare il buon andamento delle manovre; in tal caso il responsabile del terminale dovrà comunicare l'accettazione o meno della nave al terminale, informandone la Capitaneria di Porto.

All'interno dell'area compresa nelle 2 miglia nautiche (area di interdizione totale) la velocità di avvicinamento al terminale delle navi metaniere, e di tutti i mezzi autorizzati, non dovrà essere superiore ai 6 nodi e dovrà comunque essere tale da minimizzare il rischio di collisioni e da garantire la massima sicurezza delle operazioni di manovra e ormeggio.

Durante il transito in tale area e durante la permanenza in affiancamento al terminale la nave metaniera dovrà avere le ancore rizzate per evitarne lo sgancio accidentale.

Le navi autorizzate allo sbarco di GNL al terminale, avranno accesso all'area di interdizione per la sola durata delle operazioni correlate alla discarica del GNL al terminale. Concluse le operazioni di discarica, le metaniere dovranno uscire da tale area senza ulteriori permanenze inoperose o dovute ad altre attività quali, a mero titolo esemplificativo ma non esaustivo: bunkeraggio, rifornimento acqua, carico/scarico provviste.

Le navi ammesse al terminale potranno affiancare con la fiancata sinistra solo sul lato dritto del terminale, che dovrà essere dotato di adeguati parabordi.

Tutte le manovre, dall'avvicinamento all'allontanamento della nave metaniera al terminale, dovranno essere effettuate a cura e sotto la responsabilità dei comandanti delle due unità e con le modalità tra gli stessi concordate; detti comandanti dovranno

altresì individuare un responsabile delle manovre di ormeggio al quale gli ormeggiatori presenti sul terminale dovranno far riferimento.

Le manovre di avvicinamento, affiancamento e ormeggio dovranno essere effettuate unicamente in orario diurno; le stesse dovranno avere inizio almeno due ore prima dell'orario previsto per il tramonto.

Nel caso in cui durante la fase di avvicinamento o affiancamento si verificano situazioni impreviste che possano compromettere l'esito della manovra ovvero i contatti radio vengano interrotti, le manovre dovranno essere sospese e potranno riprendere, nel rispetto degli orari previsti per lo svolgimento delle stesse, solo quando le normali condizioni siano state ripristinate; il pilota presente a bordo della nave metaniera dovrà immediatamente riferire alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto la situazione in atto .

Inoltre, qualsiasi situazione che pregiudichi la sicurezza del terminale o della nave metaniera, che comprometta la sicurezza della navigazione, o sia potenzialmente idonea a provocare un inquinamento o qualsiasi perdita di prodotti inquinanti, dovrà essere immediatamente rapportata alla Capitaneria di Porto, secondo quanto previsto dall'art.17 del D.Lgs. 19.8.2005 n. 196.

Art. 16 - COMUNICAZIONI/ASCOLTO RADIO

Le comunicazioni radio riguardanti le manovre di avvicinamento, affiancamento, ormeggio/disormeggio e distacco della nave metaniera al terminale, nonché le comunicazioni tra i mezzi interessati o destinati alle operazioni del rigassificatore, dovranno avvenire sul canale 15 e sul canale 18 VHF marino; in particolare sul canale 15 dovranno avvenire le comunicazioni tra nave metaniera/rimorchiatori/terminale, mentre sul canale 18 tra pilota/ormeggiatori/equipaggi navi.

Le comunicazioni con le stazioni di terra o con le altre navi in transito dovranno avvenire sul canale 16 per la chiamata e su altro canale di lavoro, concordato al momento, per le ulteriori comunicazioni.

Il terminale, la nave metaniera e i mezzi interessati o destinati alle operazioni del rigassificatore dovranno comunque effettuare sempre ascolto continuo anche sul canale 16 VHF marino.

Art. 17 - IL PILOTAGGIO

Per le manovre di avvicinamento e affiancamento nonché di allontanamento delle navi gasiere al/dal terminale FSRU è previsto l'utilizzo di un pilota della Corporazione Piloti del porto di Livorno; lo stesso dovrà rimanere continuativamente a bordo della nave metaniera durante le fasi di scarica del prodotto; è consentita la sostituzione del pilota, per motivi di carattere eccezionale, previa comunicazione alla Capitaneria di Porto.

Durante la sua permanenza a bordo dovrà adeguarsi alle consuetudini di bordo.

La nave rifornitrice dovrà imbarcare il pilota ad almeno 3 miglia di distanza dal terminale.

I trasferimenti del pilota, da terra alla nave metaniera e viceversa, saranno effettuati per mezzo del *crew boat* "LNG EXPRESS" che presterà servizio esclusivo al rigassificatore;

in caso di indisponibilità di tale mezzo potrà essere utilizzata un'altra unità navale, idonea al servizio di pilotaggio, a seguito di specifica autorizzazione della Capitaneria.

Il Capo pilota si assume la responsabilità della perizia tecnico nautica dei piloti inviati allo svolgimento delle manovre; detti piloti dovranno essere in possesso almeno del Certificato attestante la partecipazione al "Corso di familiarizzazione alle tecniche di sicurezza per navi cisterna adibite al trasporto di gas liquefatti, al trasporto di prodotti chimici, al trasporto di prodotti petroliferi" in corso di validità.

I piloti che si rechino a bordo della nave metaniera dovranno essere muniti di apparato radio VHF portatile antideflagrante "atex".

Il pilota, giunto a bordo della nave metaniera dovrà:

- verificare con il Comandante della nave, in relazione ai dati forniti dal terminale, le condizioni meteo presenti nelle immediate vicinanze del terminale stesso;
- acquisire i dati tecnico nautici relativi alla nave metaniera;
- riferire alla Capitaneria di Porto ogni situazione particolare o anomala riscontrata sulla nave, nonché eventuali limitazioni o carenze della nave stessa che potrebbero inficiare il buon andamento delle manovre; in tal caso la manovra di avvicinamento dovrà essere interrotta e potrà riprendere solo a seguito di nulla osta da parte della Capitaneria;
- concordare con il Comandante della nave la lingua di lavoro, la velocità di avvicinamento al terminale, le procedure e le modalità per il passaggio dei cavi di rimorchio nonché le modalità di svolgimento della manovra. Per motivi di sicurezza ed in accordo con il comandante della nave metaniera, potrà comunicare con il personale dei rimorchiatori e con gli ormeggiatori in lingua italiana, riferendo poi al comandante stesso nella lingua di lavoro concordata quanto comunicato;
- verificare la tenuta delle bitte della nave metaniera in relazione alla potenza di tiro dei rimorchiatori da voltare;
- assicurarsi della presenza al posto di manovra a prua e a poppa del personale preposto all'ormeggio;
- assicurarsi della presenza in zona della nave guardiana e dei rimorchiatori da utilizzare, in assenza dei quali, la manovra non potrà avere inizio;
- valutare che la manovra possa aver termine entro l'orario diurno, dandone conoscenza alla Capitaneria di Porto .

Dovrà inoltre:

- verificare il corretto funzionamento degli apparati radio;
- prendere contatti con i suddetti rimorchiatori, comunicando loro la lingua di lavoro (assicurandosi che sia comprensibile dal responsabile del terminale e dai rimorchiatori stessi), le modalità di svolgimento della manovra, le modalità e la tempistica per il passaggio dei cavi di rimorchio nonché ogni notizia relativa alle operazioni da compiere;
- prendere contatti con gli ormeggiatori presenti sul terminale per comunicare loro la tempistica e le modalità del passaggio dei cavi di ormeggio come definito nel piano di ormeggio concordato tra la nave ed il terminale.

Il pilota informerà la Sala Operativa della Capitaneria al momento dell'imbarco sulla nave metaniera ed al momento dello sbarco dalla stessa.

Lo svolgimento del servizio di pilotaggio non dovrà in alcun modo interferire con la prioritaria esigenza di mantenere inalterata l'efficienza del servizio primario di pilotaggio nell'ambito del porto e della rada di Livorno ed al pontile di Vada.

La contabilità di tale servizio dovrà rimanere separata dalla contabilità ordinaria del servizio di pilotaggio svolto dalla Corporazione nell'ambito del porto e della rada di Livorno ed al pontile di Vada; in ogni caso l'espletamento di tale servizio non potrà essere motivo per comportare richieste di aumento dell'attuale organico della Corporazione.

Art. 18 - IL RIMORCHIO

Le operazioni di ormeggio dovranno essere effettuate con l'ausilio di tre rimorchiatori azimutali, mentre quelle di disormeggio con due.

Dovranno essere impiegati i rimorchiatori CORRADO NERI (IMO n. 9443748) e COSTANTE NERI (IMO n. 9443750) ed un terzo rimorchiatore azimutale di potenza di almeno 70 t. di tiro e con classifica Fire Fighting I.

Il terzo rimorchiatore potrà anche essere utilizzato, se necessario, in funzione di spinta a centro nave per le operazioni di affiancamento/ormeggio.

Il passaggio dei cavi di rimorchio alla nave metaniera dovrà avvenire secondo quanto concordato tra il Comandante della nave ed il pilota e comunque ad una distanza dal terminale non inferiore ad 1 miglio.

I Comandanti dei rimorchiatori dovranno eseguire le indicazioni del pilota, preventivamente concordate con il comandante della nave. Gli stessi dovranno ripetere gli ordini ricevuti dal pilota e dovranno comunicarne l'avvenuta esecuzione; dovranno altresì comunicare ai piloti l'avvenuto passaggio dei cavi di rimorchio e segnalare tempestivamente qualsiasi situazione anomala che dovesse verificarsi anche in relazione alla velocità di manovra o di avvicinamento al terminale.

I rimorchiatori voltati utilizzati per tali manovre dovranno essere in servizio esclusivo al rigassificatore; l'eventuale loro temporanea sostituzione dovrà essere preventivamente autorizzata dalla Capitaneria di Porto.

Terminata la manovra di affiancamento della nave metaniera al terminale i rimorchiatori CORRADO NERI e COSTANTE NERI dovranno stazionare in prossimità della nave metaniera, a circa mezzo miglio dalla stessa e per l'intera durata della scarica, in attesa di poter intervenire per le fasi di disormeggio/allontanamento.

Anche per il terzo rimorchiatore valgono le procedure operative e le comunicazioni sopra indicate.

In assenza di nave metaniera affiancata al terminale i rimorchiatori CORRADO NERI e COSTANTE NERI potranno allontanarsi dall'area e potranno essere impiegati per altri servizi al rigassificatore. Ulteriori diversi impieghi dai servizi al terminale, dovranno essere valutati ed eventualmente autorizzati, di volta in volta, dalla Capitaneria.

In ogni situazione in cui risulti non funzionante l'elica di manovra poppiera (thruster) del terminale, un rimorchiatore dei due sopra indicati dovrà rimanere voltato alla poppa del terminale stesso.

Art. 19 - OPERAZIONI DI ORMEGGIO

Il piano di ormeggio, la sequenza del passaggio dei cavi e la sistemazione degli stessi dovranno essere concordati tra i comandanti delle due unità ed eseguiti sotto la loro responsabilità.

Per le manovre di ormeggio e disormeggio è previsto l'utilizzo di almeno due ormeggiatori del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del Porto di Livorno, che saranno trasferiti da terra a bordo dell'FSRU Toscana e poi di nuovo a terra mediante il *crew boat* "LNG EXPRESS". Le modalità di preavviso/chiamata dovranno essere preventivamente definite tra le parti.

Gli ormeggiatori inviati a bordo per il servizio al terminale dovranno essere in possesso del Certificato "BOSIET" – *Basic Offshore Safety Induction Emergency Training*.

I due ormeggiatori permarranno a bordo dall'inizio delle operazioni di ormeggio fino al completamento delle operazioni di disormeggio; è consentita la sostituzione di uno o di entrambi gli ormeggiatori, per motivi di carattere eccezionale, previa comunicazione alla Capitaneria di Porto.

Durante la loro permanenza a bordo del terminale rigassificatore dovranno adeguarsi alle consuetudini di bordo del terminale stesso e, relativamente allo svolgimento della loro attività, risponderanno a quanto stabilito dal responsabile delle manovre di ormeggio.

Gli ormeggiatori effettueranno, assieme a personale marittimo di bordo appositamente addestrato allo scopo e secondo le procedure di bordo, le operazioni di ormeggio e di disormeggio.

Essi dovranno inoltre verificare la corretta tenuta del sistema di ormeggio ed assicurare il corretto tesaggio dei cavi delle due unità durante le fasi di trasferimento del carico; in tal senso dovranno organizzare ronde programmate ovvero, in relazione alle condizioni meteo in atto ed a quelle previste, servizio di vigilanza continuo.

Durante la permanenza a bordo dell'FSRU Toscana dovranno rimanere in continuo contatto radio con il pilota a bordo della nave; in tal senso dovranno essere provvisti di adeguati apparati radio VHF portatili antideflagranti "*atex*".

Dovranno inoltre informare tempestivamente il pilota a bordo della nave metaniera di qualsiasi situazione anomala riscontrata durante l'espletamento del proprio servizio.

Lo svolgimento del servizio sopra indicato non dovrà in alcun modo interferire con la prioritaria esigenza di mantenere inalterata l'efficienza del servizio primario di ormeggio e battellaggio nell'ambito del porto e della rada di Livorno.

La contabilità di tale servizio dovrà rimanere separata dalla contabilità ordinaria dei servizi di ormeggio e battellaggio svolti dal Gruppo nell'ambito del porto e della rada di Livorno; in ogni caso l'espletamento di tale servizio non potrà essere motivo per comportare richieste di aumento dell'attuale organico del Gruppo.

Il comandante della nave ed il responsabile del terminale concorderanno congiuntamente la posizione finale della nave in relazione alla posizione dei bracci di carico e dei manifold della nave stessa.

Il comandante della nave metaniera è responsabile del mantenimento in sicurezza dell'ormeggio, in relazione anche alle previsioni delle condizioni meteo marine.

Art. 20 - NAVE AFFIANCATA AL TERMINALE

Durante la fase di affiancamento/ormeggio/disormeggio e per tutta la durata dell'affiancamento della nave metaniera al terminale (sia in condizione stazionaria che di operatività vera e propria) non è consentita alcuna altra operazione sulla nave metaniera e sul rigassificatore FSRU Toscana, al di fuori dello scarico di GNL e della rigassificazione dello stesso, salvo specifica autorizzazione rilasciata dalla Capitaneria. Il trasferimento del personale da una unità all'altra, durante l'affiancamento, dovrà essere preferibilmente eseguito prioritariamente tramite la piattaforma di poppa e/o secondariamente tramite la biscaggina, mediante l'utilizzo del *crew boat*; in tal caso il gestore del terminale dovrà far pervenire preventiva comunicazione scritta, comunicando data e ora previsti per lo svolgimento della manovra e dichiarando altresì che comandanti della metaniera e del rigassificatore sono stati messi a conoscenza del previsto affiancamento del *crew boat* alle rispettive unità, per le eventuali discendenti azioni di rispettiva competenza.

Il trasferimento di personale mediante basket potrà essere effettuato, sotto la esclusiva e diretta competenza e responsabilità del comandante del terminale, tenendo conto di quanto indicato nella procedura Ecos – 1 MS-PROC-110-3 "Trasferimento del personale dell'*Integrated Management System*" e delle sottonotate prescrizioni indicate dal Rina con dichiarazione n. 09/DU/01/110/77 in data 7 maggio 2013:

- portata massima di 9,8 KN;
- velocità media del vento non superiore a 10 m/sec;
- altezza d'onda significativa non superiore a 2 metri;
- servizio diurno.

Il trasferimento del personale è soggetto inoltre a procedure di security stabilite dal PFSP del terminale.

La nave metaniera dovrà essere sempre pronta a muovere; durante le suddette operazioni sulla nave metaniera non potrà essere eseguito alcun lavoro, in particolare in sala macchine ai motori o agli organi di propulsione, che possa determinare il fermo macchine.

Le seguenti operazioni, elencate a titolo rappresentativo ma non esaustivo, potranno essere effettuate al terminale soltanto nei periodi in cui non sia presente la nave metaniera affiancata, con le modalità riportate nei successivi pertinenti articoli del presente Regolamento:

- imbarco e sbarco merci/materiali (art. 30);
- bunkeraggio (art. 31);
- rifornimento di acqua potabile (art. 32);
- lavori a bordo (art. 33);
- controlli ambientali (art. 34);
- Scarico rifiuti – sentina (art. 35).

Per tutta la durata dell'affiancamento della nave metaniera al terminale su entrambe le unità dovranno essere mantenuti in stato di prontezza tutti i mezzi antincendio di bordo ed il personale necessario per manovrarli.

Sulle stesse unità dovrà essere assicurata una adeguata illuminazione durante le ore notturne.

Durante la fase di scarica del GNL, la nave metaniera dovrà avere i cavi di emergenza a prua e a poppa appennellati lato mare e pronti ad essere passati ai rimorchiatori in stand-by presenti in zona.

Nel caso in cui, per qualsiasi motivo, venissero interrotte le operazioni commerciali il terminale dovrà informare immediatamente il pilota presente sulla nave metaniera.

Art. 21 - PROCEDURE DI SCARICO

Le procedure e le modalità relative alla movimentazione del carico (a partire dal collegamento dei bracci di carico fino al loro scollegamento), dovranno essere preventivamente concordate in forma scritta, dal rappresentante del terminale e dal comandante della nave metaniera prima dell'inizio delle operazioni di trasferimento del carico, allo scopo di garantire che ogni aspetto legato alle operazioni di scarico sia stato chiaramente compreso e documentato.

Il responsabile del terminal dovrà conservare documentazione cartacea attestante le modalità con le quali sono state concordate le suddette procedure; tale documentazione dovrà essere prontamente prodotta alla Capitaneria di Porto, su richiesta della stessa, anche vie brevi.

Il responsabile del terminale dovrà far ispezionare e testare periodicamente, e comunque ogni volta prima dell'inizio delle operazioni commerciali, i bracci di carico e tutta l'attrezzatura correlata alle operazioni di scarico.

Prima di iniziare le operazioni di trasferimento del GNL il responsabile del terminale ed il comandante della nave metaniera dovranno verificare che il sistema ESD e quello di collegamento nave/terminale siano regolarmente funzionanti; dovranno altresì accertarsi che il personale delle due unità impegnato nelle operazioni commerciali sia a conoscenza del funzionamento del sistema di ESD e sia istruito ad attivarlo in caso di emergenza.

Art. 22 - MANCATO INIZIO DELLE OPERAZIONI DI SCARICO

Il responsabile del terminale dovrà informare tempestivamente la Sala Operativa della Capitaneria di Porto circa il mancato inizio delle operazioni commerciali previste, specificandone il motivo; dovrà altresì comunicare se sussistono le condizioni di sicurezza che consentano il perdurare dell'affiancamento delle due unità, ovvero se la nave metaniera debba provvedere ad allontanarsi dal terminale.

Art. 23 - FASE DI DISCARICA GNL

Durante le fasi di scarica del GNL al terminale la sala di controllo del carico della metaniera e quella del terminale FSRU Toscana, dovranno essere ciascuna, in ogni momento, presidiate e sottoposte alla supervisione di un ufficiale di bordo, designato allo scopo dai comandanti delle rispettive unità.

Dovrà essere costantemente mantenuto un efficiente servizio di guardia dei cavi di ormeggio, del ponte di coperta e dei manifold.

Circa le modalità di trasferimento del carico, i controlli preliminari e le altre operazioni connesse, si rimanda a quanto indicato nel Capo IV – Operazioni di allibo del D.M. 2 agosto 2007.

I comandanti della nave metaniera e del terminale, durante le fasi di scarica del GNL, dovranno predisporre, ciascuno per la propria unità, frequenti controlli in ogni zona della nave, per accertare il perdurare delle condizioni di sicurezza sotto l'aspetto tecnico nautico, delle apparecchiature e degli impianti per la scarica e della nave in generale.

Il comandante e l'equipaggio della nave metaniera dovranno avvisare immediatamente la sala di controllo del terminale di qualsiasi evento che possa compromettere o alterare le normali operazioni di scarica o che, comunque, possa ridurre la sicurezza della nave o del terminale.

Dovranno essere presenti in stand-by, ad una distanza di circa mezzo miglio dalla nave impegnata nella scaricazione, i rimorchiatori CORRADO NERI e COSTANTE NERI, ovvero altri rimorchiatori autorizzati dalla Capitaneria di Porto.

Art. 24 - SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI SICUREZZA

Il responsabile del terminale è responsabile dell'operatività del terminale stesso in relazione alle condizioni meteo marine avverse in atto o previste o per qualsiasi altra ragione di natura operativa.

Qualora lo ritenga opportuno o vengano a mancare le condizioni di sicurezza generali delle navi o degli impianti o per avverse condizioni meteorologiche, il responsabile del terminale potrà ordinare alla nave metaniera di arrestare le operazioni di movimentazione del carico, prevedere il distacco dei bracci di carico e/o l'allontanamento della metaniera stessa.

Nel caso in cui dovesse essere disposto l'allontanamento della nave metaniera dal terminale, la nave dovrà portarsi fuori dalla zona di interdizione totale rimanendo in contatto radio con il terminale; il suo eventuale riavvicinamento/affiancamento al terminale dovrà essere preventivamente autorizzato dalla Capitaneria di Porto a seguito della ricezione da parte del responsabile del terminale delle notizie richieste per la domanda di accosto.

E' comunque facoltà del Comandante della nave metaniera di ordinare in ogni momento la cessazione delle operazioni di scarica del GNL, informando tempestivamente di tale decisione il responsabile del terminale.

Ogni decisione presa circa l'arresto delle operazioni di scarica, il distacco dei bracci di carico o l'allontanamento della metaniera dovrà essere portata a conoscenza della Capitaneria dal responsabile del terminale FSRU Toscana.

Art. 25 - SOSPENSIONE DELLE OPERAZIONI PER MOTIVI DI EMERGENZA

Il terminale deve essere dotato di Piani di emergenza dettagliati che comprendano tutte le emergenze.

In caso di allarme dovuto a incendio, esplosione o altri incidenti a bordo della nave o del terminale e/o in caso di fuoriuscita di prodotti, dovranno essere adottate le procedure operative previste dai Piani di emergenza del terminale.

In caso di emergenza a bordo della nave, il comandante della nave dovrà immediatamente attivare tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza per la salvaguardia della nave e dell'equipaggio; dovranno inoltre essere immediatamente sospese le operazioni di scarica, intercettato il flusso del GNL e dovrà essere immediatamente allertato il terminale. Il personale del terminale dovrà recarsi ai posti assegnati ed eseguire le procedure previste dai Piani di emergenza.

In caso di allarme sul terminale, verificatosi durante il trasferimento del GNL dalla nave, dovrà essere disposta l'immediata chiusura delle valvole di intercettazione e dovranno essere attivate tutte le misure antincendio, antinquinamento e di sicurezza previste nei Piani di emergenza.

In particolare, in tali situazioni, i Comandanti delle due unità dovranno assicurarsi che tutti a bordo rispondano all'appello, radunare le squadre di emergenza, avvertire tutte le sezioni del pericolo, predisporre le lance per l'ammaino nonché informare tempestivamente, per radio o per telefono, la Sala Operativa della Capitaneria di Porto. Nel caso in cui dovesse verificarsi la necessità di procedere ad evacuazione per emergenza sanitaria, mediante verricellamento di una persona presente a bordo della nave metaniera o del terminale, le operazioni commerciali di trasferimento del carico dovranno essere momentaneamente sospese, fino al definitivo allontanamento del velivolo dalla zona.

Art. 26 - PARTENZA DELLE NAVI

Il Raccomandatario marittimo della nave metaniera dovrà tenere costantemente informato l'Ufficio Accosti della situazione in atto, della durata delle operazioni, della previsione della loro ultimazione e dell'ora di prevista partenza della nave.

La Sala Controllo dell'FSRU Toscana comunicherà alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno il termine delle operazioni e l'avvenuto distacco in sicurezza della nave metaniera in allontanamento.

Art. 27 - DISORMEGGIO E ALLONTANAMENTO

Le operazioni di disormeggio e di allontanamento della nave gasiera dal terminale dovranno essere concordate tra i comandanti delle due unità; il comandante della nave metaniera dovrà stabilire la sequenza e le modalità per mollare i cavi di ormeggio.

Le operazioni di cui trattasi dovranno avvenire con l'ausilio dei due rimorchiatori CORRADO NERI e COSTANTE NERI voltati alla nave metaniera, secondo le disposizioni fornite dal pilota, concordate con il comandante della nave.

Circa le modalità di comunicazione degli ordini e la lingua di lavoro valgono le disposizioni indicate per le manovre di avvicinamento/affiancamento.

I rimorchiatori potranno essere liberati su disposizioni del comandante della nave metaniera, secondo quanto concordato con il pilota.

Il pilota potrà lasciare la nave non prima di aver raggiunto il limite delle 2 miglia dell'area di interdizione totale e comunque in condizioni di sicurezza, in relazione anche alla presenza di altro traffico marittimo nella zona.

Art. 28 - COMPITI DEL TERMINALE FSRU TOSCANA

Il monitoraggio visivo e radar della zona regolamentata avviene sotto la responsabilità del "Responsabile del Terminale", compresa la gestione dell'attività di pattugliamento della nave guardiana, come descritto al successivo art. 29.

Il responsabile del terminale dovrà organizzare il servizio in modo da assicurare un adeguato "servizio di vedetta" ai sensi della COLREG 72 – regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare.

Il controllo del traffico in transito, garantito 24 ore su 24, sarà svolto dalla plancia dove dovrà essere sempre presente personale dell'equipaggio abilitato alla guardia in plancia e provvisto di certificazione GMDSS.

In caso di situazioni particolari, il responsabile del Terminale provvederà a rinforzare il presidio della plancia con altro idoneo personale.

Qualora vengano rivisti gli obblighi connessi alla tipologia di certificazione radio, vengano totalmente ripetuti ed attivati in Sala di Controllo Centralizzata (CCR) gli apparati radar e radio già presenti in plancia e sia presente 24 ore su 24 in CCR un Ufficiale in possesso delle certificazioni per l'utilizzo delle apparecchiature radio e radar, il servizio di vedetta in plancia potrà essere garantito con la presenza di:

- da almeno un comune di guardia in coperta con le previste abilitazioni/certificazioni;
- durante le fasi di avvicinamento, affiancamento, ormeggio, allibo, disormeggio e allontanamento delle navi metaniere e sino a che la metaniera non abbia raggiunto le 4 miglia di distanza dal terminale, da almeno un Ufficiale di coperta e da un comune di guardia in plancia, dotati delle previste abilitazioni/certificazioni.

Il personale di servizio (guardia) in plancia dovrà, in particolare:

- effettuare il monitoraggio di tutte le unità in transito nell'area 3 - zona di preavviso – al fine di verificare che le stesse transitino senza sostare in tale area; particolare attenzione dovrà essere posta a quelle unità che tengano una rotta che non escluda il loro transito nella zona di interdizione totale comunicando con le stesse, sul canale 16 e successivo canale di lavoro, per fornire eventuali suggerimenti;
- effettuare il monitoraggio di tutte le unità in transito nell'area 2 - zona di limitazione – al fine di verificare che le stesse transitino ad una velocità non superiore a 10 nodi, con rotte rettilinee ed impostate in maniera tale da escludere il transito nella zona di interdizione totale;
- comunicare alla LNG Guardian eventuali direttive circa la possibilità che questa possa scortare la nave in transito nell'area 2 - zona di limitazione - frapponendosi tra il terminale e la nave stessa, fino a quando quest'ultima non sia in allontanamento dal terminale; in tal senso dovranno essere fornite specifiche direttive nel caso in cui si trovino a transitare contemporaneamente nell'area 2 più di una unità;
- attenersi a quanto previsto dall'art. 4 dell'Ordinanza 137/2013 della Capitaneria di Porto, nei casi in cui si verifichi l'avvicinamento all'area 1 – zona di interdizione totale - di unità navali in transito;
 - o nel caso in cui le azioni previste dal citato art. 4 non abbiano sortito effetto, dovranno essere predisposte le procedure per orientare il terminale, mediante l'elica poppiera, in maniera da ridurre al minimo l'ingombro rispetto all'eventualità di una collisione;
 - o attivare il sistema antincendio e predisporre l'intervento della relativa squadra;
 - o valutare la possibilità di attivare il segnale "emergenza generale";
 - o tenere costantemente informata la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno;
 - o nel caso di nave metaniera affiancata al terminale, valutare la possibilità di attivare le procedure ESD.

In caso di nave in acclarata rotta di collisione con il terminale, non potendosi escludere un atto illecito di natura intenzionale, il PFSO dovrà valutare di richiedere l'intervento delle forze dell'ordine, conformemente alle procedure del PFSP ed a quanto disposto dalla Questura di Livorno, informando la Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

I dati relativi al monitoraggio radar delle aree circostanti il terminale dovranno essere registrati in modo automatico e continuativo; eventuali ingressi/attraversamenti non autorizzati nell'area di interdizione totale, dovranno essere documentati e comunicati all'Autorità Marittima dal responsabile del terminale.

Art. 29 - INTERVENTI NAVE GUARDIANA "LNG GUARDIAN"

Nelle aree circostanti il terminale sarà presente continuativamente 365 giorni all'anno 24 ore su 24 una nave appoggio LNG Guardian (Nominativo Internazionale IIZJ2 – n. IMO 9615585); la nave guardiana "LNG Guardian", stazionerà prevalentemente ai limiti esterni della zona di interdizione totale, con la funzione di nave guardiana per servizio di pattugliamento, funzioni antincendio ed anti-inquinamento e quale supporto nella gestione di eventuali emergenze come uomo a mare, abbandono del terminale, evacuazioni mediche; nelle varie situazioni dovrà operare come sotto specificato:

pattugliamento

- scortare, sulla base delle indicazioni comunicate dalla Sala di Controllo Centralizzata della FRSU Toscana, eventuali unità in transito nell'area 2 – Zona di limitazione, frapponendosi tra le unità in transito e il terminale;

- attenersi a quanto previsto dall'art. 4 dell'Ordinanza 137/20013 della Capitaneria di Porto, nei casi in cui si verifichi l'avvicinamento di unità navali in transito all'area 1 – zona di interdizione totale;
- nel caso in cui unità navali non autorizzate si trovino ad entrare nell'area di interdizione, la Sala Operativa della Capitaneria di Porto potrà disporre l'intervento della nave guardiana che provvederà ad attirare l'attenzione del bordo eventualmente anche mediante:
 - segnalazioni luminose ed acustiche;
 - lancio di razzi di emergenza;
 - attivazione degli impianti antincendio ad acqua di mare.
- nel caso di nave in avaria e non in grado di manovrare, la nave guardiana potrà offrire assistenza all'unità navale in avaria rimorchiandola o spingendola fuori dalla rotta di collisione con il terminale in accordo col comando della nave, informando la Sala Operativa della Capitaneria di Porto della situazione in atto;
- Ogni caso dovrà essere valutato anche in termini di "security", seguendo le procedure del PFSP;

antincendio e anti-inquinamento

- la nave guardiana dovrà predisporre l'attivazione dei propri impianti/sistemi di bordo operando secondo le indicazioni fornite dal terminale e dall'Autorità Marittima dal momento in cui questa assumerà il coordinamento dell'emergenza;

ricerca e salvataggio

- la nave guardiana dovrà attenersi alle disposizioni impartite dall'Autorità Marittima procedendo ad effettuare ricerche secondo gli schemi e le direttive dalla stessa comunicate;

evacuazione della FSRU Toscana e/o della metaniera

- in caso di evacuazione del terminale la nave guardiana dovrà procedere ad ospitare a bordo il personale del terminale stesso ed eventualmente quello della metaniera ad esso ormeggiata;

evacuazioni per motivi sanitari

- nel caso in cui dovesse procedere al trasbordo di un membro del rigassificatore o della nave per malattia o per infortunio, potrà operare previa autorizzazione dell'Autorità Marittima e secondo le indicazioni da questa comunicate;
- nel caso in cui dovesse essere previsto l'intervento di un elicottero per il recupero di un malato/infortunato, la nave guardiana dovrà operare secondo le indicazioni che saranno comunicate dall'Autorità Marittima.

La sostituzione, anche temporanea, della nave LNG Guardian, nonché eventuali altri diversi utilizzi della stessa, dovranno essere preventivamente autorizzati dalla Capitaneria di Porto.

CAPO III – ATTIVITA' COMPLEMENTARI

Art. 30 - IMBARCO E SBARCO MERCI/MATERIALI

Le operazioni di imbarco/sbarco sul terminale di merci, materiali, rifornimenti, provviste, cambi equipaggi, non potranno essere eseguite con nave metaniera affiancata, in avvicinamento o in fase di ormeggio o di disormeggio.

Al di fuori di tali casi, dette operazioni potranno essere eseguite previa autorizzazione del responsabile del terminale, secondo le procedure dallo stesso previste.

Le unità dirette al terminale, impiegate per tali operazioni, dovranno comunque essere in possesso di autorizzazione per l'ingresso nella zona di interdizione totale rilasciata dalla Capitaneria di Porto, fatta eccezione per i mezzi già autorizzati dall'Ordinanza 137/2013.

Art. 31 - PROCEDURE PER IL BUNKERAGGIO

Il bunkeraggio al terminale è consentito nel rispetto di quanto previsto dal "Regolamento delle operazioni di bunkeraggio" approvato e reso esecutivo con l'Ordinanza n. 133/2002 della Capitaneria di Porto, quando non sia affiancata allo stesso la nave metaniera.

Il responsabile della FSRU Toscana dovrà inviare apposita comunicazione all'Ufficio Tecnico della Capitaneria di Porto dalla quale dovrà risultare l'orario in cui è previsto ricevere la nave bunkeratrice e che il terminale è pronto a ricevere la nave e sono stati predisposti i dovuti apprestamenti di sicurezza ed antincendio.

Non è consentito il bunkeraggio alle navi metaniere affiancate al rigassificatore.

Art. 32 - RIFORNIMENTO DI ACQUA POTABILE

Il rifornimento di acqua potabile al terminale è consentito quando non sia affiancata allo stesso la nave metaniera.

La bettolina utilizzata per l'approvvigionamento dell'acqua dovrà essere in possesso di specifica autorizzazione da parte della Capitaneria di Porto per l'ingresso nella zona di interdizione totale.

Il comandante della bettolina dovrà concordare con il comandante del terminale le modalità di affiancamento e di scarica.

Art. 33 - LAVORI A BORDO

A bordo del terminale rigassificatore FSRU Toscana non sono effettuabili lavori a caldo e/o freddo e/o operazioni che comportino l'uso di qualsiasi apparecchiatura elettrica qualora sia affiancata la nave metaniera, né durante le operazioni di avvicinamento, ormeggio e disormeggio della stessa.

L'esecuzione di tali lavori dovrà avvenire nel rispetto delle procedure di bordo, sotto il diretto controllo e responsabilità del responsabile del terminale, a seguito del rilascio, da parte dello stesso, di specifico nulla osta o permesso di lavoro scritto.

Copia di tale nulla osta/permesso dovrà essere inviato all'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto; allo stesso Ufficio dovrà altresì essere comunicato l'inizio e il termine dei lavori.

Sulle navi metaniere affiancate al terminale non sono eseguibili lavori a bordo.

Art. 34 – CONTROLLI AMBIENTALI

Per l'espletamento dei prescritti controlli ambientali la società a ciò incaricata dovrà presentare alla Capitaneria di Porto, con congruo anticipo per ogni campagna, apposita richiesta nella quale dovranno essere indicati:

- le attività da effettuare ed il periodo previsto;
- i mezzi impiegati, le caratteristiche degli stessi ed i relativi certificati;
- le modalità di svolgimento delle attività previste ed il programma dei lavori;
- il personale imbarcato sui mezzi suddiviso per membri dell'equipaggio e personale tecnico – scientifico;
- responsabile/i delle operazioni e loro recapito/i;
- eventuali altre notizie di interesse dell'Autorità Marittima.

Le attività di cui trattasi, autorizzate dalla capitaneria di Porto, non potranno essere svolte durante l'intero periodo di permanenza in zona di navi metaniere, siano esse in avvicinamento, in affiancamento o in allontanamento dal terminale rigassificatore.

Art. 35 - SCARICO RIFIUTI – SENTINA

Tutti i rifiuti prodotti a bordo del galleggiante dovranno essere conferiti a terra attraverso il trasbordo su idoneo mezzo nautico munito di idonea certificazione di idoneità al trasporto dei rifiuti, per la successiva consegna agli impianti di ricezione dei rifiuti che operano nel porto di Livorno.

Tali operazioni non dovranno essere svolte in presenza di nave gasiera affiancata al terminale.

Dovrà essere effettuata la registrazione di tutti i rifiuti conferiti ai suddetti mezzi nautici e consegnati da parte di quest'ultimo alle idonee *reception facilities*, attraverso la compilazione dei registri previsti dalla convenzione MARPOL e dalla normativa italiana di recepimento della stessa. Le ricevute di ricezione dei rifiuti conferiti come sopra dovranno essere conservate a bordo per il tempo previsto dalla predetta normativa.

Dovranno essere adottate tutte le precauzioni del caso per prevenire la dispersione accidentale in mare, diretta o indiretta, di rifiuti liquidi e/o solidi durante le fasi di trasbordo degli stessi dal terminale all'unità che effettua il ritiro.

Per il ritiro di acque di sentina e di residui oleosi la Società armatrice dovrà richiedere alla Capitaneria di Porto, di volta in volta, apposita autorizzazione utilizzando lo stampato in allegato 2 al presente Regolamento.

CAPO IV - COMUNICAZIONI

Art. 36 - COMUNICAZIONI CON LA SALA OPERATIVA DELLA CAPITANERIA

Qualsiasi situazione possa far prevedere l'instaurarsi di condizioni di non completa normalità valutate dalla nave o dal terminale, dovrà dar luogo all'immediato allertamento della Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno per l'eventuale adozione dei provvedimenti che, di volta in volta, si potrà ritenere di dover adottare.

comunicazioni delle navi metaniere in arrivo al terminale

Le navi dirette al terminale dovranno contattare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto a 8 miglia di distanza dal terminale, comunicando i propri dati e l'ora di previsto attracco, dando conferma di essere in contatto con il terminale e che la nave sia in idonee condizioni per dirigere all'ormeggio.

Le navi che hanno terminato le operazioni con il terminale e siano in allontanamento, dovranno chiamare la Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno a 8 miglia di distanza dal terminale dichiarando di lasciare la zona per termine delle operazioni.

comunicazioni del terminale durante le fasi di avvicinamento e di allontanamento delle navi metaniere

La Sala Controllo del terminale FSRU Toscana dovrà comunicare quando la nave diretta all'ormeggio transita alle due miglia di distanza confermando la propria piena efficienza e che siano state adottate tutte le predisposizioni per ricevere la nave in arrivo.

Al momento del termine delle operazioni di scarica, al distacco dell'unità dal terminale, la Sala Controllo dell'FSRU Toscana comunicherà alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Livorno il termine delle operazioni e l'avvenuto distacco in sicurezza della nave in allontanamento.

CAPO V - SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE

Art. 37 – CERTIFICAZIONE DI SICUREZZA

Il terminale FSRU Toscana dovrà essere in possesso di tutti i certificati di sicurezza previsti in corso di validità. In particolare, a titolo meramente esemplificativo e non esaustivo, dei seguenti:

CERTIFICAZIONE STATUTARIA DEFINITIVA : relativa alle fasi operative del galleggiante con a bordo un numero massimo di persone trasportabili pari a **60** nella posizione definitiva al largo di Livorno :

- **Certificato di idoneità** (ex art.36 DPR 435/91 regolamento di sicurezza): per l'imbarco fino a **60** persone ;
- **autorizzazione al trasporto fino a 12 passeggeri** ;
- **verbale di visita tecnico sanitaria**, prima visita mod. 72 (nuovo) ai sensi della legge 1045/39, rilasciato a seguito di visita della commissione compartimentale di Livorno (ex L. 1045/39) per l'imbarco fino ad un massimo di 60 persone;
- **verbale ai servizi di bordo**, ai sensi dell'art. 30 del DPR 435/91;
- **verbale di visita periodica di igiene ed abitabilità** con validità massima di sei mesi;
- **certificato MLC** e relativi allegati: **DMLC** parte I e parte II (salvo determinazione di inapplicabilità a seguito di attuazione della convenzione alle unità di bandiera italiana).
- **Certificato di Classe** (*Hull, Machinery, Automation, etc.*) completo della notazione FSRU con il servizio di rigassificazione;
- **Certificato Internazionale di Bordo Libero**;
- **Certificato IOPP** (conformità all'Annesso I della MARPOL);
- **Certificato ISPP** (conformità all'Annesso IV della MARPOL);
- **Statement of Garbage** concerning (conformità all'Annesso V della MARPOL);
- **Certificato IAPP** (conformità all'Annesso VI della MARPOL);
- **Certificato ICOF GAS**: certificato Internazionale di Idoneità al trasporto alla rinfusa di gas liquefatti;
- **Certificato Internazionale AFS** e di conformità al Regolamento EC 782/2003
- Registro dei Mezzi di Carico e Scarico;
- Dichiarazione ai fini del rilascio del **certificato di Stazza Internazionale**
- Statement Dichiarazione che attesti la conformità all' **ISM Code**.
- Prova di stabilità - Attestazione e istruzioni al Com.te sulla stabilità
- Certificato di qualifica per ascensori.

Ulteriore certificazione / attestazione prevista dalla normativa nazionale, comunitaria ed internazionale applicabile alle analoghe unità gasiere (*gas carrier*) abilitate alla navigazione internazionale.

Art. 38 - SERVIZIO ANTINCENDIO E ANTINQUINAMENTO

Ai fini della sicurezza della navigazione, anche per gli aspetti legati alla prevenzione antincendio e antinquinamento il galleggiante dovrà soddisfare la normativa sopra richiamata. Per quanto attiene la consistenza, la tipologia e l'ubicazione delle sistemazioni antincendio mobili e fisse, compresi gli impianti fissi per la segnalazione e l'estinzione degli incendi nonché delle relative dotazioni aggiuntive previste dalla normativa internazionale, l'unità dovrà essere conforme a quanto indicato nei piani approvati dall'ente tecnico ai sensi dell'art. 35 del DPR 435/91. Tali sistemazioni/impianti saranno oggetto di verifiche periodiche per il rilascio/rinnovo dei certificati di sicurezza in premessa elencati.

In particolare e ad integrazione di quanto sopra disciplinato, ai fini della prevenzione incendi, sul terminale e sulle navi metaniere ad esso affiancate, durante le operazioni commerciali, sono proibite le seguenti attività:

- fumare al di fuori delle zone designate;
- utilizzare in zone pericolose luci portatili non antideflagranti;
- utilizzare apparecchiature elettriche portatili, inclusi ventilatori, telefoni e luci, in zone pericolose senza le debite autorizzazioni;
- detenere armi, munizioni, razzi, fuochi d'artificio e qualsiasi altro tipo di esplosivo/materiale pirico (ad eccezione dei segnali di soccorso);
- effettuare trasferimento dei prodotti da un serbatoio all'altro attraverso linee o manichette temporanee;
- lasciare aperte porte e finestre del modulo alloggi.

I Comandanti delle navi metaniere dovranno inoltre attenersi scrupolosamente ai regolamenti/procedure del terminale.

L'eventuale utilizzo delle apparecchiature radar dovrà avvenire conformemente alle linee guida contenute nella *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals* (ISGOTT) e suoi emendamenti.

Ai fini della applicazione della normativa internazionale per la prevenzione degli inquinamenti causati dalle navi, l'unità dovrà ottemperare alla normativa MARPOL, così come emendata, applicabile alle unità qualificate "Gas Carrier" abilitate alla navigazione internazionale, tenuto conto delle eventuali deroghe concesse all'uopo dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto.

Inoltre, sempre nell'ambito della normativa di sicurezza della navigazione è prescritto, tra l'altro, l'imbarco di marittimi in possesso di certificazione IMO, in ottemperanza alla normativa STCW applicabile all'unità, così come recepita dall'ordinamento italiano, e completa delle abilitazioni previste per l'imbarco su navi gasiere.

La familiarizzazione e l'addestramento del personale di bordo dovrà avvenire nel rispetto della normativa di sicurezza applicabile citata nelle premesse ed, in particolare, del DPR 435/91, SOLAS '74, ISM code, STCW '95, IGC code.

Art. 39 - DOTAZIONI DI SICUREZZA

Ai fini della sicurezza della navigazione, il terminale dovrà soddisfare le disposizioni contenute nella normativa citata nelle premesse (cfr art. 2). In particolare, per quanto attiene la consistenza, la tipologia e l'ubicazione dei mezzi collettivi ed individuali di salvataggio nonché delle relative dotazioni aggiuntive previste dalla normativa internazionale, l'unità dovrà essere conforme a quanto indicato nei piani approvati ai sensi dell'art. 35 del regolamento di sicurezza approvato con il DPR 435/91. Tali dotazioni saranno oggetto di verifiche periodiche per il rilascio dei certificati di sicurezza in premessa elencati.

Saranno fatte salve le eventuali deroghe all'applicazione della suddetta normativa di riferimento concesse in qualsiasi momento dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto.

Art. 40 - RUOLO DI APPELLO

Ai fini della sicurezza della navigazione il terminale dovrà soddisfare le disposizioni contenute nella normativa citata nelle premesse (cfr art. 2).

Il ruolo d'appello deve essere conforme al modello approvato con decreto dirigenziale 27.02.2002, e successive modifiche, e deve essere esposto in posizioni ben visibili e

più frequentati in tutta la nave, compresi il ponte di comando, il locale macchina ed i locali alloggio equipaggio.

Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona dell'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire come prescritto nell'art. 203 del R.S. e dall'art. 37 della SOLAS '74 come emendata.

Nel ruolo d'appello devono essere specificati, oltre ai segnali per i casi di allarme previsti nell'art. 247 del R.S., i particolari segnali per richiamare equipaggio ai propri posti per imbarcazioni e zattere e per i casi di incendio. Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando.

La corretta compilazione ed il continuo aggiornamento dei ruoli d'appello, come previsto dal libro IV del vigente regolamento di sicurezza, è responsabilità diretta del comandante della nave.

Durante l'esecuzione delle ispezioni ai servizi di bordo previste dall'articolo 30 del D.P.R. 435/91, sarà verificata l'esatta applicazione del sopracitato decreto dirigenziale.

CAPO VI – ARMAMENTO

Art. 41 - TABELLA DI ARMAMENTO

Il galleggiante FSRU TOSCANA è dotato di tabella di armamento minima di sicurezza rilasciata dall'Autorità Marittima competente. I membri dell'equipaggio dovranno essere in possesso delle abilitazioni e competenze professionali previste per navi metaniere di pari stazza, integrato da un addestramento specifico con lo scopo di acquisire la conoscenza e la pratica necessarie in materia di impianti e sistemi del terminale.

A bordo può essere imbarcato anche personale tecnico la cui presenza sia richiesta dalla società proprietaria o dal gestore dell'impianto per specifici controlli/mansioni.

Il numero complessivo delle "persone a bordo" (equipaggio e persone diverse dall'equipaggio) dovrà essere contenuto nei limiti della certificazione di sicurezza in corso di validità.

Tutti i movimenti di marineria e gli imbarchi e sbarchi di tecnici dovranno essere annotati a ruolino ed effettuati secondo le vigenti norme presso la Sezione A/S della Capitaneria di Porto.

Quotidianamente il Comando di bordo dovrà comunicare alla Sala Operativa ed alla Sezione Armamento e Spedizioni della stessa Capitaneria l'elenco delle persone a bordo, suddiviso tra equipaggio, tecnici e passeggeri.

Art. 42 - TURNISTICA - CAMBIO EQUIPAGGI

Previa stipula di accordi sindacali aziendali integrativi l'Armatore potrà adottare una turnistica/rotazione del personale basata ordinariamente su turni di quattro settimane.

La rotazione degli equipaggi, in particolare per le posizioni chiave, dovrà essere effettuata per gruppi selezionati, al fine di garantire la necessaria sovrapposizione tra le posizioni.

CAPO VII - SECURITY

Art. 43 - NORMATIVA APPLICABILE

Al Terminale FSRU TOSCANA è applicata la normativa di "port facility" in quanto, ai soli fini della security marittima, è assimilabile ad un impianto portuale.

Esso è dotato di *port facility security plan*, che prevede procedure relative anche alla gestione integrata delle basi di terra e della nave guardiana.

IL PFSO, d'intesa con il DPFSO responsabile della/e base a terra, è responsabile della corretta implementazione ed applicazione del PFSP.

Nella gestione dell'interfaccia con le navi rifornitrici potrà inoltre avvalersi della collaborazione del BML (*Berthing Master Logistic*) – Rappresentante del terminale.

Art. 44 - VISITE A BORDO

Visite a bordo potranno essere effettuate prevedendosi un numero massimo di visitatori (considerati passeggeri) di n.12 unità, tenendo presente che il numero di "tecnici e passeggeri" contemporaneamente imbarcati non dovrà, comunque, eccedere quello massimo indicato nei certificati di sicurezza in corso di validità.

Le visite dovranno essere effettuate nel rispetto delle norme interne di *safety e security*.

CAPO VIII - ESERCITAZIONI

Art. 45 - ESERCITAZIONI DI EMERGENZA

Ad integrazione di quanto previsto dalla normativa di sicurezza della navigazione precedentemente citata applicabile al terminale FSRU Toscana, il responsabile del terminale dovrà, con cadenza almeno semestrale, disporre l'esecuzione di esercitazioni interne di emergenza e prove tecniche di funzionalità degli apparati, al fine di monitorare l'addestramento del personale, verificare l'efficienza delle apparecchiature antincendio e delle altre attrezzature disponibili, compresi i ruoli e le capacità di risposta dei rimorchiatori e della nave guardiana disponibili. Le modalità e le tempistiche di svolgimento di tali esercitazioni dovranno essere preventivamente comunicate alla Capitaneria di Porto, per le eventuali valutazioni di competenza; l'orario di inizio e termine dell'esercitazione dovrà essere comunicato alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto.

Il Terminale dovrà inoltre effettuare eventuali ulteriori esercitazioni disposte dalla Capitaneria di Porto.

Copia della Relazione dell'avvenuta esercitazione dovrà essere inviata alla Capitaneria di Porto.

Inoltre, dovranno essere eseguite almeno le esercitazioni e le verifiche previste dal libro IV capitolo III del regolamento di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, approvato con il DPR 8 novembre 1991 n. 435 , con le modalità e con la frequenza nello stesso specificate.

CAPO IX - DISPOSIZIONI FINALI

Art. 46 - DISPOSIZIONI FINALI

Eventuali situazioni non contemplate nel presente Regolamento saranno valutate, di volta in volta, dalla Capitaneria di Porto di Livorno, sentiti i pareri degli Enti e Servizi ritenuti necessari.

L'Autorità Marittima potrà imporre inoltre, secondo la propria discrezionalità tecnica, tutte quelle prescrizioni ritenute necessarie ed indispensabili allo svolgimento delle operazioni in sicurezza.





DA SAN ROSSORE AL CANALE DI PIOMBINO ED ISOLA D'ELBA, CAPRAIA E GORGONA

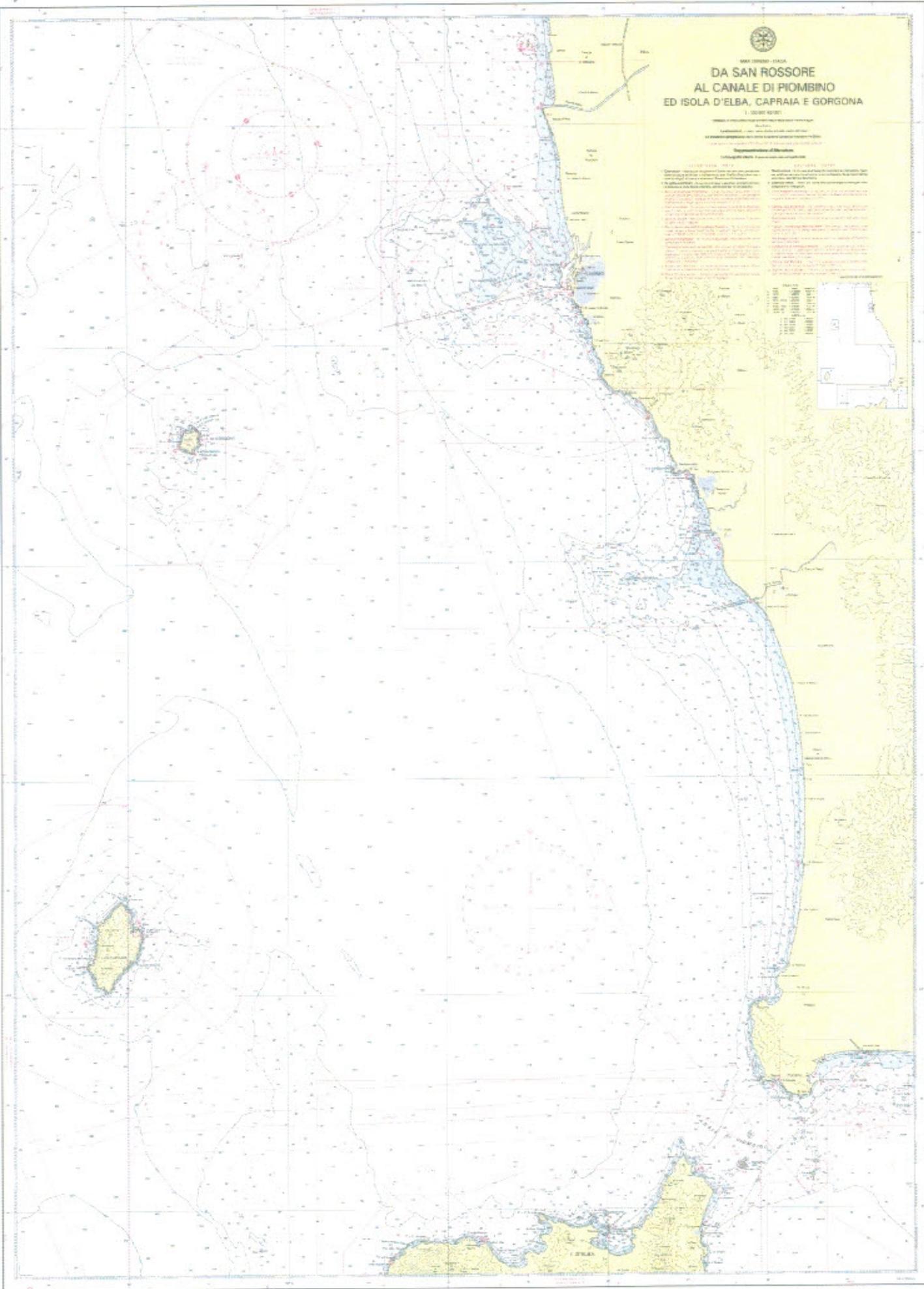
1:50.000 4287

Edizione 1987
Lavori di rilevamento e cartografia dal 1975 al 1987
Lavori di rilevamento e cartografia dal 1975 al 1987

Simboli e Note

Simboli: I simboli sono disposti in ordine alfabetico secondo l'ordine delle lettere dell'alfabeto italiano. I simboli sono di colore rosso o nero, a meno che non sia specificato diversamente. I simboli sono di forma circolare, quadrata o rettangolare, a meno che non sia specificato diversamente. I simboli sono di dimensioni variabili, a meno che non sia specificato diversamente.

Note: Le note sono disposte in ordine alfabetico secondo l'ordine delle lettere dell'alfabeto italiano. Le note sono di colore rosso o nero, a meno che non sia specificato diversamente. Le note sono di dimensioni variabili, a meno che non sia specificato diversamente.



Alla Capitaneria di Porto di Livorno

DICHIARAZIONE DEL RESPONSABILE DEL TERMINALE

Il sottoscritto (nome - cognome - matricola e luogo di iscrizione) _____, responsabile del Terminale galleggiante FSRU Toscana, iscritto nei Registri delle navi minori e dei galleggianti del Compartimento Marittimo di Livorno al numero LI10153,

DICHIARA CHE

RELATIVAMENTE ALLA COMPATIBILITA' NAVE-TERMINALE

- La nave metaniera _____, numero IMO _____, di bandiera _____, avente stazza lorda _____, stazza netta _____, dislocamento _____, capacità di carico di _____ mc e trasportante _____ mc di GNL, prevista ormeggiare al Terminale galleggiante FSRU Toscana il giorno _____ alle ore _____ per la scarica di mc _____ di carico, è stata sottoposta al processo di compatibilità nave-terminale, in conformità alle linee guida OCIMF, SIGGTO, GIIGNL e Gas Infrastructure Europe ed a quanto indicato nel "Regolamento delle attività del Terminale" approvato con ordinanza n. _____ in data _____, ed è risultata compatibile sia dal punto di vista dimensionale che operativo con il terminale FSRU Toscana.

RELATIVAMENTE ALLE OPERAZIONI DI ALLIBO

- Il Terminale galleggiante FSRU Toscana è pronto sotto ogni aspetto ad effettuare le operazioni di allibo dalla nave metaniera _____, sopra specificata, previste per il giorno _____ alle ore _____;
- Sono stati eseguiti con successo tutti i controlli e le verifiche di sicurezza ed operative previste dalla normativa internazionale, nazionale e locale vigente nonché dal "Regolamento delle attività del terminale";
- Tutti i servizi di emergenza del terminale sono in perfetta efficienza e pronti all'uso.

RELATIVAMENTE ALLA CAPACITA' DI CARICO

- La nave metaniera _____, sopra specificata, è la n. ____/59 nave metaniera in arrivo al terminale nell'anno solare in corso e trasferirà al Terminale _____ mc di GNL:
- il Terminale ha la capacità di ricevere e stoccare suddetto quantitativo di GNL;
- il carico trasferito rientra nei quantitativi totali massimi di rigassificazione autorizzata (pari a 3.75 miliardi di mc/anno);
- L'Ufficiale di bordo del terminale responsabile durante le operazioni di allibo sarà _____ (grado, nome, cognome, matricola e luogo di iscrizione).

Livorno, _____

Il responsabile del Terminale
(timbro e firma leggibile)

**Alla CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO
Sezione Tecnica Sicurezza Portuale**

Oggetto: Richiesta autorizzazione per il ritiro di residui oleosi FRSU TOSCANA.

La sottoscritta ECOS S.r.l. in qualità di armatore, richiede l'autorizzazione al ritiro di residui oleosi dalla **FRSU TOSCANA** da effettuarsi come di seguito indicato:

1. NAVE CHE CONFERISCE

- FRSU TOSCANA – bandiera ITALIANA;
- Agente Marittimo raccomandatario _____
- DATA ED ORARIO PREVISTO INTERVENTO
- Data _____
- Orario previsto inizio _____
- Orario previsto conclusione _____

2. UNITA' CON CUI SARA' EFFETTUATO IL RITIRO ED IL TRASPORTO A TERRA

- R.RE COSTANTE NERI.
- R.RE CORRADO NERI
-

**3. DATA ED ORARIO PREVISTA CONSEGNA PRESSO MARIN BASE (DARSENA PISA)
ALLA CONCESSIONARIA – LABROMARE**

- Unità navale: LABRO _____
- Data _____
- Orario previsto inizio _____
- Orario previsto conclusione _____

4. DATI IDENTIFICAZIONE/PERICOLOSITA' PRODOTTI RESIDUI OLEOSI

- tipo
 - X _____ Acque di sentina _____ quantità _____ CBM _____
 - X _____ Residui oleosi _____ quantità _____ CBM _____
- caratteristiche delle acque oleose (indicare quantità % d'acqua ed eventuali componenti pericolosi) 90% acqua e 10 % olio
- codice CER 13.04.03*
- caratteristiche di pericolo ECOTOSSICO
- destinazione del prodotto
 - trattamento/smaltimento
 - recupero

Si allega copia del "Modulo di notifica dei rifiuti prodotti da navi (notification form for ship-generated waste)", presentato dalla nave ex art. 6 D.Lgs 182/03 Directive 2000/59/CE.

Sarà nostra cura ovvero, in casi contingenti, del Comandante della nostra unità incaricata del ritiro, informare tempestivamente codesta Capitaneria di Porto (Sez Tecnica – Sala Operativa) di eventuali differimenti della data/orario di intervento.

Distinti saluti.

Livorno, _____

SOC. ECOS S.R.L.

SOC. LABROMARE

SOC. F.LLI NERI

AGENZIA M.MA



*Autorità di Sistema Portuale
del Mar Tirreno Settentrionale*



Porti di Livorno, Piombino,
Portoferraio, Rio Marina,
Cavo, Capraia Isola

Spett. Comando Zona Fari
Alto Tirreno
Ufficio Segreteria Generale
c.a. C.TE C.F. Stefano Gilli

E p.c.
Spett. Capitaneria di Porto di Livorno
c.a. Sezione Tecnica
dm.livorno@pec.mit.gov.it
tecnica.cplivorno@mit.gov.it

Spett.le R.T.P.,
F&M Ingegneria S.p.A./Haskoning-DHV Nederland B.V./HS Marine S.r.l./G&T S.r.l.
progetti@pec.fm-ingegneria.com;

OGGETTO: Verifica cavidotto limitrofo alla diga della Meloria del Porto di Livorno

Con la presente si chiede informazione circa il cavidotto riportato sulla carta nautica del porto di Livorno tra la diga della Meloria e la nuova Darsena Petroli.

Nello specifico si chiede se tale cavidotto sia dismesso, in quanto nel progetto della Prima fase della Piattaforma Europa, in corso di esecuzione, tale cavo sarebbe interferente con i dragaggi previsti.

Con l'occasione si chiede di avere eventualmente informazione di altre interferenze con l'area interessata alle opere della Prima fase della Piattaforma Europa.

Si allega a tal fine la richiesta dei progettisti incaricati, per la verifica delle interferenze, dove è indicata l'area oggetto dell'intervento.

Cordiali saluti.

Livorno, 24 ottobre 2019

Il Dirigente Infrastrutture Livorno e Capraia
Ing. Enrico Pribaz

Allegato: Richiesta presenza di sottoservizi su area "Piattaforma Europa"

1 / 1

Prot. n. 0637/'19
TT-Im Jn.1233/0637

Mirano, 12 giugno '19

Preg.mo C.C. De Luca
Preg.mo T.V. Gonnelli
Capitaneria di Porto – Guardia
Costiera
Direzione Marittima di Livorno
Piazza della Sanità, 1
57123 Livorno (LI)
Pec: dm.livorno@pec.mit.gov.it

e p.c.
Preg.mo Ing. Ilaria Lotti
Preg.mo Ing. Enrico Pribaz
Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale
Piazza del Portuale, 4
57123 Livorno (LI)
Pec: adsp@pec.portialtotirreno.it

Oggetto: Servizio di progettazione preliminare e definitiva delle opere marittime di difesa e dei dragaggi previsti nella nuova prima fase di attuazione della Piattaforma Europa, compreso lo Studio di Impatto Ambientale e la Valutazione di Incidenza Ambientale.

Richiesta presenza di sottoservizi su area “Piattaforma Europa”

La presente società F&M Ingegneria Spa in qualità di capogruppo del R.T.P. F&M INGEGNERIA S.p.A., HASKONING-DHV NEDERLAND B.V., HS MARINE S.r.l., G&T S.r.l, nell’ambito del servizio di progettazione preliminare e definitiva dell’area a mare denominata “Piattaforma Europa”, chiede la verifica della presenza di eventuali sottoservizi esistenti interrati o posati sul fondale, che ricadono all’interno dell’area demaniale interessata dalla realizzazione delle opere.

Nell’ambito di una verifica preliminare eseguita dagli scriventi è stata individuata la presenza della condotta del metanodotto “15681 – Allacciamento OLT di Livorno (tratto a mare)”.



Si chiede quindi a codesti Enti la verifica della presenza di eventuali altri sottoservizi riguardanti (a titolo d'esempio):

- tubazioni acquedotto
- tubazioni gas metano
- tubazioni fognatura
- cavidotti energia elettrica
- ecc.

La scrivente società allega planimetria con indicata l'ubicazione delle nuove opere per le quali è richiesta l'individuazione di eventuali sottoservizi.

Cordiali saluti

Tommaso Tassi

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke, positioned below the name Tommaso Tassi.



COMANDO ZONA FARI ALTO TIRRENO

Ufficio: *infrastrutture*

Indirizzo Telegrafico: *MARIFARI - SP*

e-mail pei: marifari.laspezia@marina.difesa.it

e-mail pec: marifari.laspezia @postacert.difesa.it

Protocollo **M_D MFARISP0001914**

Data **04/11/2019 16.41**

p.d.c.:0187 78 5671 ☎ Telefono
maurizio_palla@marina.difesa.it

Al: **Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale (PEC)**

Argomento: **Verifica cavidotto limitrofo a Diga della Meloria**

Riferimenti: Foglio N°0001872 in data 28/10/2019 dell'Autorità di Sistema Portuale del
Mar Tirreno Settentrionale –

In esito a quanto richiesto con il foglio in riferimento, questo Comando esprime il nulla osta alla rimozione dei cavi subacquei che asservivano la Diga della Meloria in quanto non più in uso. Inoltre questo Comando nell'area di interesse alla realizzazione della piattaforma Europa non ha nessun servizio né sotto servizio in uso. -

IL COMANDANTE
C.F. Alessandro CIRAMI

Documento firmato digitalmente