



Livorno, 9 aprile 2021

**PROT. 2021/OUT/GENER/B/0081**

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

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

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

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

**Oggetto: Dichiarazione di Non Aggravio ai sensi del D.Lgs. 26/06/2015, n.105 relativa alla realizzazione di modifiche impiantistiche finalizzate all'erogazione del servizio "Small Scale LNG" – Richiesta accosti aggiuntivi**

Premesso che:

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

In data 7 marzo 2019 con lettera prot. 0084 OLT ha presentato istanza per la realizzazione di modifiche impiantistiche finalizzate al carico, allo stoccaggio e al successivo scarico su navi metaniere di piccola taglia di GNL dedicato ad uso combustibile, non destinato alla rete nazionale di trasporto di gas naturale, ai sensi dell'Art. 10, commi 1, 2 e 3 del D.Lgs. n. 257/2016.

Nel progetto presentato in allegato alla sopracitata istanza era prevista l'implementazione del servizio di Small Scale (SSLNG) per la distribuzione del GNL come combustibile, tramite la discarica di 41 metaniere di piccola-media taglia (SSLNGC) all'anno, in aggiunta alle attività di rigassificazione già svolte dal Terminale.



In data 8 ottobre 2020 il Ministero dello Sviluppo Economico ha rilasciato l’Autorizzazione Unica per la realizzazione delle modifiche impiantistiche necessarie per l’implementazione del servizio di SSLNG; OLT prevede la conclusione dei lavori e l’avvio del servizio di SSLNG entro la fine del 2021.

Considerato che:

Al fine di valutare le opportunità di una maggiore flessibilità nell’offerta del servizio di SSLNG è stata effettuata un’integrazione allo studio sulla logistica da parte del DNV; tale studio aggiornato ha dimostrato che il Terminale può offrire un servizio di SSLNG uniforme durante l’anno, dimostrando, inoltre, come sia possibile aumentare le SSLNGC che possono essere ricevute in un anno, giungendo ad un numero di 122 accosti/anno.

Ciò permetterebbe un miglioramento delle condizioni di fornitura del servizio di SSLNG, ed in particolare:

- ✓ l’aumento del numero di accosti da parte di navi per lo svolgimento del servizio di SSLNG non comporta alcuna modifica in termini di configurazione del Terminale rispetto alle modifiche in corso di realizzazione, come da progetto autorizzato con Decreto del MISE dell’8 ottobre del 2020, né in termini di capacità di rigassificazione massima autorizzata pari a 3.75 miliardi di Sm<sup>3</sup> di gas;
- ✓ non è prevista la contemporaneità delle operazioni di allibo con metaniere convenzionali e SSLNGC, mantenendo la priorità per le prime;
- ✓ il servizio di SSLNG potrà essere svolto parallelamente al servizio di rigassificazione, attività principale del Terminale, ed il servizio di rigassificazione potrà essere garantito anche in presenza del servizio di SSLNG.

Pertanto, alla luce dei citati risultati dello studio sulla logistica da parte del DNV, OLT ha presentato istanza al MITE (Ministero della Transizione Ecologica) in data 30 marzo 2021 con lettera prot. 2021/OUT/GENER/B/0073 per richiedere l’autorizzazione per l’accosto di 122 navi bettoline al fine di svolgere il servizio di SSLNG nel modo più flessibile ed efficiente possibile.

In particolare, la presente modifica di aumento del numero di accosti di SSLNGC fino ad un massimo di 122, non necessita di variazioni agli adeguamenti funzionali e impiantistici previsti e già presentati all’Autorità per l’erogazione del servizio “Small Scale LNG”; tali interventi riguardavano nello specifico:

- il sistema di ormeggio per l’accosto in sicurezza delle SSLNGC sul fianco sinistro (*port side*) del Terminale FSRU;
- la modifica del “manifold” già attualmente presente sul fianco sinistro del Terminale per permettere il trasferimento del GNL dal Terminale FSRU alle SSLNGC.



La Società OLT ha tuttavia valutato il rischio nella nuova previsione di accosti annui pari a 122 e confrontato tali risultati con quelli ottenuti dall'analisi di rischio riportata nel più recente Rapporto di Sicurezza presentato ai sensi dell'art. 15 del D.lgs. 105/2015 (ed. maggio 2016).

### **Tutto quanto premesso**

La Società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A (OLT) con sede legale in via Passione 8, 20122 Milano P.IVA 07197231009, per tramite dei suoi Amministratori Delegati (Giovanni Giorgi nato Pisa il 21/01/1972, c.f. GRGGNN72AG702G e Maurizio Zangrandi nato a Piacenza il 20/08/1965, c.f. ZNGMRZ65M20G535Q), **i quali sono consapevoli delle sanzioni penali in caso di dichiarazioni non veritiere e falsità negli atti (ai sensi degli artt. 75 e 76 D.P.R. 445/2000) sotto la propria responsabilità**

### **DICHIARA CHE**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Non comporta lo smantellamento o la riduzione di funzionalità o della capacità di stoccaggio di apparecchiature e/o di sistemi ausiliari o di sicurezza critici.

La modifica non coinvolge apparecchiature o sistemi valutati critici per la sicurezza nel Rapporto di Sicurezza di Stabilimento.

Il Gestore

Giovanni Giorgi  
*Amministratore Delegato*  


Maurizio Zangrandi  
*Amministratore Delegato*

*Allegati:*

- *Relazione tecnica a supporto della Dichiarazione di non aggravio del preesistente livello di rischio ai sensi del Dlgs 105/2015 (documento: OLTOS 1551 Re02 Small\_Scale\_int Rel Tecn DNA Rev. 1.0 210407)*