



## Ministero della Transizione Ecologica

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO  
AMBIENTALE – VIA E VAS

---

IL PRESIDENTE

Alla Direzione Generale per la Crescita  
Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo  
[cress@pec.minambiente.it](mailto:cress@pec.minambiente.it)

e p.c. Al Coordinatore della Sottocommissione VIA  
Avv. Paola Brambilla  
SEDE

**Oggetto: [ID\_VIP 6110] Istruttoria VIA – Terminale di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana"- Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG, Proponente OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.**

### **Richiesta di integrazioni**

Sulla base delle indicazioni emerse dall'analisi e dalla valutazione della documentazione tecnica consegnata dal *Proponente* in relazione alla pratica di cui all'oggetto, tenendo altresì conto dell'attività istruttoria di Fase 1 condotta dall'ISPRA, con la presente, si comunica che al fine di procedere con le attività istruttorie di competenza risulta necessario richiedere al *Proponente* quanto segue:

- fornire un cronoprogramma delle attività di progetto e delle varie fasi di lavorazione, unitamente ad un'analisi dei potenziali impatti sui fattori ambientali direttamente correlabili alle tipologie di attività di cantiere che saranno realizzate (come ad esempio: emissioni in atmosfera, emissioni mare, produzione di rifiuti, rumore, etc.).
- nel capitolo 3.2.1. del Documento P0023983 – VINCA (figura 3.1) e 2.3 del Documento P0023983 – SIA (figura 2.2) è inserita una cartografia che descrive l'ubicazione del Terminale. Questa cartografia permette di comprendere la posizione del terminale rispetto alla linea di costa, ma il livello di risoluzione non permette un'agevole lettura delle quote batimetriche. Sono inoltre presenti delle indicazioni grafiche (linee e cerchi blu e riquadri e cifre in arancione) di difficile interpretazione, in quanto non vi è corrispondenza nel testo della loro rappresentatività. Si ritiene opportuno che il Proponente fornisca una cartografia a maggiore risoluzione, unitamente alla spiegazione nel testo, o tramite una legenda, di ciò che è segnalato;
- la figura 6.37 di pag.112, par. 6.5.3 del SIA, riporta una mappa di densità del traffico marittimo nel corso del 2019, utilizzando come fonte il sito della Marine Traffic (<http://www.marinetraffic.com>). La figura non riporta l'unità di misura e la scala di rappresentazione. Per lo scopo preposto, si consiglia di utilizzare i dati forniti da Emodnet (<https://www.emodnet-humanactivities.eu/view-data.php>), dove è visualizzabile il dato medio di imbarcazioni per tipologia e per anno espresso come ore per km2 per mese;
- conoscere se anche in questo caso, come è avvenuto in precedenti occasioni, il Comitato Tecnico Regionale abbia preso atto formalmente della 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", e se abbia approvato la modifica, o se abbia formulato richiesta di integrazioni;

- caratterizzare acusticamente ciascuna tipologia di vettore navale impiegato, rispettivamente durante le fasi di avvicinamento, allibo e allontanamento dal Terminale;
- definire la frequenza giornaliera, mensile e annuale delle imbarcazioni complessivamente coinvolte nelle operazioni;
- per quanto riguarda la realizzazione della campagna di rilievo acustico, nonché, più in generale, per quanto riguarda il tema del rumore subacqueo, fare riferimento a quanto sarà concordato con ISPRA nel corso delle interlocuzioni già avviate in data 12 ottobre 2021 relative alla procedura ID\_VIP\_5879.
- aggiornare il quadro normativo e documentale oggi in vigore in tema di rumore subacqueo, facendo riferimento a:
  - Decreto Legislativo 13 Ottobre 2010, N°190 Direttiva Quadro sulla Strategia Marina (Marine Strategy Framework Directive- MSFD 2008/56/CE)
  - Commission Decision (UE) 2017/848 del 17 maggio che impone l'utilizzo delle seguenti linee guida:
    - Dekeling, et al. (2014). Monitoring Guidance for Underwater Noise in European Seas, Part I: Executive Summary. A guidance document within the Common Implementation Strategy for the Marine Strategy Framework Directive by MSFD Technical Subgroup on Underwater Noise;
    - Dekeling, et al. (2014). Monitoring guidance for underwater noise in European seas, Part II: Monitoring guidance specifications. JRC Scientific and Policy Report EUR, 26555;
    - Dekeling et al. (2014). Monitoring guidance for underwater noise in European Seas, part III: Background information and annexes. JRC Scientific and Policy Report EUR, 26556;
- adeguare l'affermazione riportata al paragrafo 6.5, sottoparagrafo 6.5.3 “Livelli Rumore di fondo” (pag. 112) “*Il rumore generato dal vento nell'oceano è ben descritto (per esempio, Wenz 1962, Ross 1976) e il suono delle onde è noto per essere un importante contributo ai livelli sonori vicino alla costa (Deane 2000). Le precipitazioni sono una fonte di rumore frequente, con i contributi in genere si concentrano a frequenze superiori a 500 Hz. Alle basse frequenze (<100 Hz), terremoti e altri eventi geologici possono contribuire al paesaggio sonoro.(...)*”, che risulta corretta per il riferimento al paesaggio sonoro, ma non al clima sonoro.
- con riferimento al rumore:
  - adeguare la nomenclatura tecnica utilizzata allo standard ISO 18405:2017;
  - correggere la misurazione del rumore e la modellazione utilizzando a bande di frequenze corrette;
  - specificare la modalità di calcolo con la quale è stato definito il valore atteso di 185 dB re 1uPa @;
  - effettuare le valutazioni riportate nel SIA per le diverse metaniere coinvolte nelle azioni di carico e scarico nel terminale, nonché per la nave guardiana e i rimorchiatori che emettono suoni in con-presenza alle metaniere;
  - fare riferimento alle indicazioni sulle analisi ed sul metodo di monitoraggio ancora in fase di revisione tra ISPRA-OLT, come richiamato in precedenza.
- in merito alla tematica Cetacei:
  - specificare il numero di imbarcazioni complessivamente coinvolte per ciascun allibo, in modo da valutare l'aumento del traffico e del rumore immesso nel corpo idrico.

- definire una velocità “limite” cui tutte le imbarcazioni dovranno attenersi, in modo da porre la migliore attenzione possibile nei confronti delle specie animali sensibili presenti nell’area durante le operazioni di allibo;
- conoscere, oltre ai limiti di 10 e 6 nodi vigenti rispettivamente nel raggio di 4 miglia e 2 miglia dal rigassificatore, le velocità che le differenti tipologie di imbarcazioni (metaniere e rimorchiatori) dovranno mantenere durante le fasi di avvicinamento all’area destinata alle operazioni di accosto ed a che distanza dovranno essere messe in atto;
- definire la distanza alla quale l’osservazione dalla LNG Guardian sia garantita e, soprattutto, le misure da porre in atto in caso di presenza di specie sensibili;
- in merito alla tematica Tartarughe marine:
  - non adottare la classificazione IUCN (pag. 60 del paragrafo 3.4.1.2.2), essendo le versioni aggiornate presenti in “2015 - Least - concern – a scala Mediterranea” e “2017 - Vulnerable – Globale”;
  - integrare le informazioni sugli avvistamenti con base-dati complete e non solo limitate all’attività di monitoraggio svolta in una sola annualità (VI anno), fornendo maggiori elementi descrittivi sulle metodologie di monitoraggio applicate ed i risultati conseguiti
  - garantire che le operazioni effettuate a bordo della Nave dell’LNG Guardian e di supporto al monitoraggio già in atto siano svolte da personale MMO o con qualifiche analoghe e che, comunque, abbia una comprovata esperienza oltre che nel riconoscimento dei cetacei eventualmente avvistati, anche in quello delle tartarughe marine, valutando il loro stato al momento dell’eventuale avvistamento;
- integrare lo SIA con quanto riportato nel Piano Regionale per la Qualità dell’Aria (PRQA) della Regione Toscana, al fine di verificarne la coerenza, tenendo in considerazione le opportune azioni e misure per ridurre le concentrazioni degli inquinanti, in particolare riguardanti gli obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, a seguito dell’operatività di tutti i vettori navali impiegabili;
- aggiornare la caratterizzazione meteo climatica, riportando:
  - le classi di stabilità atmosferica e per ogni classe di stabilità le frequenze congiunte di velocità e direzione del vento, specificando la percentuale di calma di vento.
  - il dettaglio dei dati meteo orari in quota e in superficie utilizzati in input al modello di simulazione;
- relativamente alla qualità dell’aria,
  - caratterizzare l’area oggetto di studio per la parte a terra dal punto di vista emissivo anche con le informazioni riportate nel Piano Regionale per la Qualità dell’Aria (PRQA), disponibile sul sito della regione Toscana e con le informazioni dell’Inventario Regionale delle Sorgenti di Emissione in Aria Ambiente predisposto dalla Regione Toscana. Inoltre, si ritiene necessario;
  - caratterizzare l’area in progetto individuando e localizzando le principali sorgenti emissive (puntuali, areali e lineari) di inquinanti presenti nell’area di studio a terra e riportando le emissioni associate a ciascuna di esse;
  - fornire la localizzazione delle centraline di qualità dell’aria presenti nell’area oggetto di studio a terra al fine di individuare la rappresentatività delle stesse;
- approfondire l’analisi delle emissioni di gas a effetto serra dovute al progetto proposto, individuando le possibili misure di mitigazioni al fine di ridurre gli effetti del progetto sui cambiamenti climatici;
- in merito al modello di diffusione degli inquinanti:

- estendere il dominio di calcolo per entrambi gli scenari emissivi (attuale autorizzato e futuro) al fine di individuare nell'area oggetto di studio una porzione di territorio a terra interessata dalle ricadute al suolo;
  - individuare i singoli ricettori discreti (case, scuole, cimiteri, ecc.) ricadenti nell'area oggetto di studio a terra e riportare i valori di concentrazione degli inquinanti al suolo sia su mappa che in formato tabellare ai ricettori discreti individuati, riferendoli ai valori limite riportati nel D.Lgs. 155/2010;
  - localizzare le centraline di qualità dell'aria all'interno del dominio di calcolo esteso;
  - stimare il contributo (gap di concentrazioni) relativamente allo scenario futuro rispetto allo scenario attuale autorizzato ed ai dati di concentrazioni misurati dalle centraline fisse di qualità dell'aria ricadenti nel dominio di calcolo esteso;
- approfondire gli effetti cumulativi dell'opera in progetto rispetto al quadro complessivo che tenga conto delle principali opere esistenti con evidenza di come l'opera possa, eventualmente, determinare aspetti di miglioramento o peggioramento del quadro ambientale complessivo dell'area;
  - elaborare un piano di monitoraggio che tenga conto delle Linee guida SNPA 28/2020 recanti le "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale" approvate dal Consiglio SNPA il 9/7/2019 e delle indicazioni metodologiche ed operative riportate nel documento "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.)". In particolare, considerato che nell'area oggetto di studio a terra non risulta presente una centralina di monitoraggio della qualità dell'aria, si ritiene necessario prevedere un monitoraggio della qualità dell'aria ante operam (AO) e post operam (PO). La scelta dei punti di monitoraggio per la fase AO e PO dovrà tener conto dei risultati modellistici ottenuti a seguito della criticità evidenziata in precedenza. Inoltre, si ritiene necessario, prevedere quattro campagne stagionali di 2 settimane oppure due campagne di 4 settimane ciascuna per la fase ante-operam e post-operam, indicativamente stagionale ed ogni tre mesi circa.

*Per il Presidente, giusta delega agli atti*

**Coordinatore Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**

(documento informatico firmato digitalmente  
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)