



REGIONE TOSCANA
Giunta Regionale

DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA

Settore Valutazione Impatto Ambientale
Valutazione Ambientale Strategica

Alla c.a.

Ministero della Transizione Ecologica
Dipartimento Sviluppo Sostenibile
Direzione Generale Valutazioni Ambientali

Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale,
VIA e VAS

OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

Comune di Livorno

Comune di Pisa

Comune di Collesalveti

Provincia di Livorno

Provincia di Pisa

ARPAT - Settore VIA VAS

Direzione Regionale Vigili del Fuoco Toscana

Direzione marittima di Livorno

Azienda USL Nord Ovest - Dipartimento della Prevenzione
di Livorno e di Pisa

IRPET

REGIONE TOSCANA

Direzione Ambiente ed energia

Settore Servizi pubblici locali, Energia, Inquinamenti e
Bonifiche

Settore Tutela dalla Natura e del Mare

Settore Autorizzazioni Ambientali

Direzione Agricoltura

Settore Attività faunistico venatoria, pesca in mare e rapporti
con i gruppi di azione locale della pesca (FLAGS)



OGGETTO: **[ID_VIP: 6110]** Parere regionale ex art. 63 L.R. 10/2010 nell'ambito del procedimento di VIA statale, Progetto "Terminale di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana"- Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG", proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. - Comunicazione della deliberazione di Giunta contenente il parere regionale.

Con la presente

si comunica

la Deliberazione di Giunta Regionale n. 359 del 28.03.2022, recante il parere da esprimersi ai fini degli adempimenti regionali di cui all'art. 24 c. 3 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 63 della L.R.10/2010, nell'ambito del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale di competenza statale in oggetto.

L'atto è consultabile sul sito della Regione Toscana, seguendo il percorso:

- Regione / Leggi, atti e normative / Atti regionali / Atti dei Dirigenti
raggiungibile mediante il seguente *link*: <http://www.regione.toscana.it/bancadati/atti/>

Si trasmette, inoltre, come disposto al punto 4 della deliberazione stessa, al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Valutazioni Ambientali il parere del Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare" prot. n. 0324867 del 11/08/2021 espresso ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale di competenza statale, ricompresa nella VIA statale ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, in relazione al pSIC IT5160021 "Tutela del *Tursiops truncatus*", designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020 e situato all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo "Pelagos".

La presente nota viene trasmessa per opportuna conoscenza anche alle Amministrazioni e ai Soggetti interessati.

Cordiali saluti.

La Responsabile
Arch. Carla Chiodini



REGIONE TOSCANA
UFFICI REGIONALI GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 28/03/2022 (punto N 27)

Delibera

N 359

del 28/03/2022

Proponente

MONIA MONNI

DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA

Pubblicità / Pubblicazione Atto pubblicato su BURT e Banca Dati (PBURT/PBD)

Dirigente Responsabile Carla CHIODINI

Direttore Edo BERNINI

Oggetto:

Parere regionale ex art. 63 L.R. 10/2010 nell'ambito del procedimento di VIA statale, Progetto "Terminale di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana"- Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG", proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A..

Presenti

Eugenio GIANI

Stefano BACCELLI

Simone BEZZINI

Stefano CIUOFFO

Leonardo MARRAS

Monia MONNI

Alessandra NARDINI

Serena SPINELLI

Assenti

Stefania SACCARDI

ALLEGATI N°1

ALLEGATI

Denominazione	Pubblicazione	Riferimento
1	Si	Rapporto Istruttorio

STRUTTURE INTERESSATE

Denominazione
DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA

Allegati n. 1

1

Rapporto Istruttorio

e632c36585a01f81d9abb75251810a3c7794e39b3ea19250fbb98221a68a02f0

LA GIUNTA REGIONALE

VISTI

- la Direttiva VIA 2011/92/UE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, modificata dalla Direttiva 2014/52/UE;
- il D.Lgs. 152/2006 - “*Norme in materia ambientale*”;
- la L.R. 10/2010 - “*Norme in materia di valutazione ambientale strategica (VAS), di valutazione di impatto ambientale (VIA), di autorizzazione integrata ambientale (AIA) e di autorizzazione unica ambientale (AUA)*”;
- la L.R. 30/2015 - “*Norme per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturalistico-ambientale regionale*”;
- il Piano Nazionale Integrato per l’Energia e il Clima 2030 (PNIEC), la Strategia energetica Nazionale 2017 (SEN) e il Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER);

RICHIAMATE

- G.R. n. 1196 del 01/10/2019 - “*L.R. 10/2010, articolo 65, comma 3: aggiornamento delle disposizioni attuative delle procedure in materia di valutazione di impatto ambientale (VIA)*”;
- G.R. n. 1346 del 29/12/2015 “*Primi indirizzi operativi per lo svolgimento delle funzioni amministrative regionali in materia di valutazione di incidenza e di nulla osta*”;

RICORDATO che, con riguardo ai pregressi procedimenti di VIA:

il progetto del “*Terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquefatto di Livorno ed opere connesse*” proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.r.l. è stato sottoposto a una procedura di VIA di competenza statale conclusasi con Decreto del Ministro dell’Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali DEC/DSA/2004/1256 del 15 dicembre 2004, con il quale è stata espressa pronuncia positiva di compatibilità ambientale sul progetto, subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni. Nell’ambito di tale procedimento, con D.G.R. n. 696 del 20 luglio 2004, la Regione Toscana ha espresso un parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale, subordinatamente alle prescrizioni riportate nell’Allegato A di detta deliberazione (Parere del Nucleo VIA n. 50 del 5 maggio 2004);

con successivo Provvedimento DVA-2010-0025280 del 20 ottobre 2010, la D.G. Valutazioni Ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha escluso dalla procedura di VIA gli aggiornamenti progettuali in fase di ingegneria esecutiva in relazione al progetto del Terminale di rigassificazione di GNL localizzato al largo della costa toscana proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.r.l., condizionando tale esclusione al rispetto di specifiche prescrizioni;

con D.G.R. n. 246 del 2 aprile 2012, nell’ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza statale, sul progetto di “*Aggiornamento numero e tipologia navi metaniere per il Terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane*” presentato da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è stato deliberato di segnalare al competente Ufficio del MATTM quanto riportato ai punti 1, 2 e 3 della citata Delibera, consistente nella modifica del numero di accosti annui delle navi metaniere necessari per approvvigionare il Terminale di GNL, nonché la modifica della tipologia di navi metaniere autorizzate per il rifornimento del terminale galleggiante;

con D.G.R. n. 731 del 06 Agosto 2012, nell’ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza del Ministero dell’Ambiente della Tutela del Territorio e del Mare, è stato espresso parere favorevole sul progetto di “*Modifica del sistema di ancoraggio del terminale di rigassificazione LNG al largo della costa toscana*” proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto

delle prescrizioni riportate nell'Allegato A di detta deliberazione (Parere del Nucleo di VIA n. 85 del 31 Luglio 2012);

con D.G.R. n. 2787 del 04 agosto 2015, nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza Statale, relativo a “*Aggiornamenti al progetto del Terminale galleggiante di rigassificazione FSRU (Floating Storage Regasification Unit) Toscana al largo delle coste toscane*”, proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., è stato deciso di segnalare al MATTM quanto riportato nell'allegato A della detta Delibera (Parere del Nucleo n.107/2015);

con D.G.R. n. 1212 del 07 ottobre 2019, nell'ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza Statale, relativo al progetto “*Modifiche al terminale di rigassificazione GNL localizzato al largo della costa Toscana Livorno (LI) per il carico, lo stoccaggio e il successivo scarico su navi metaniere di GNL dedicato ad uso combustibile e non destinato alla rete nazionale di trasporto del gas naturale*” proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. condizionando tale esclusione al rispetto di specifiche prescrizioni;

con Decreto del MATTM n. 229 del 27 luglio 2020, sulla base del parere n. 3216 del 6 dicembre 2019 della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS, è stata decretata l'esclusione dalla procedura di VIA del progetto “*Modifiche al terminale di rigassificazione GNL localizzato al largo della costa Toscana Livorno (LI) per il carico, lo stoccaggio e il successivo scarico su navi metaniere di GNL dedicato ad uso combustibile*”, proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali;

PREMESSO che, con nota pervenuta al protocollo regionale n. 0272862 del 30/06/2021, il Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) ha comunicato al Settore regionale Valutazione Ambientale Strategica, Valutazione di Impatto Ambientale (Settore VIA) di aver avviato in data 25/06/2021 il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativamente al progetto “*Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana*”, proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. con istanza del 26/04/2021 (043258/MATTM) e di voler acquisire ai sensi dell'art. 24 comma 3 del D.Lgs. 152/2006 il parere ambientale di competenza, tra le altre amministrazioni territorialmente interessate, della Regione Toscana;

DATO ATTO che:

l'intervento consiste nell'aumento del numero di accosti delle bettoline (*Small Scale LNG Carriers - SSLNGC*) ricevibili dal terminale già esistente localizzato *offshore* tra Livorno e Pisa, senza alcuna modifica strutturale, con la finalità di massimizzare la capacità e la flessibilità di ricezione da parte del Terminale sia in termini di capacità di carico delle navi metaniere autorizzate, sia in termini di qualità e provenienza del GNL, garantendo al contempo la sostenibilità ambientale e il massimo livello di sicurezza;

la modifica proposta interessa territorialmente il Comune di Livorno e a livello di impatti anche i Comuni di Collesalveti (LI) e Pisa;

l'attività già svolta a bordo del Terminale consiste nello stoccaggio e nella rigassificazione del gas naturale liquefatto: il gas naturale viene ricevuto allo stato liquido, mediante navi metaniere, stoccato in serbatoi criogenici a pressione pressoché ambiente e alla temperatura di -160°C, rigassificato ed inviato al gasdotto a terra attraverso la condotta sottomarina. La capacità nominale di stoccaggio del Terminale è di circa 137.100 mc di GNL e la capacità annua di rigassificazione massima autorizzata è pari a 3,75 miliardi di Smc di gas;

il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), con Decreto dell'8 Ottobre 2020, ha autorizzato alcune modifiche necessarie per l'implementazione del servizio di *Small Scale LNG (SSLNG)* che consentono l'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre tramite metaniere di piccola-media taglia. Tali modifiche riguardano sia il sistema di ormeggio per l'accosto in sicurezza e sia il sistema di trasferimento alle *Small Scale LNG Carrier (SSLNG-C)* da effettuare sul fianco sinistro (*port side mooring*) del Terminale;

il servizio *Small Scale* ad oggi è autorizzato con un numero massimo di accosti annui pari a 59 navi metaniere di capacità compresa tra i 65.000 mc ed i 155.000 mc. La modifica richiesta prevede un aumento del numero degli accosti annui di navi di piccola taglia, dette bettoline, che passano da n. 41 a n. 122, così da permettere al terminale *offshore* di aumentare la potenzialità di fornitura di GNL come combustibile in forma liquida mediante bunkeraggio, attraverso l'operazione *ship to ship* o mediante i depositi costieri, con successivo trasporto su strada del prodotto al fine di alimentare la distribuzione di carburante sul territorio nazionale;

in questo scenario, il Proponente sottolinea che il Terminale di rigassificazione "FSRU Toscana" può svolgere un ruolo decisivo nella partita dello *Small Scale* LNG grazie alla propria versatilità ed alla posizione strategica dell'impianto. Nel dettaglio, il servizio di *Small Scale* LNG trasformerà piccole navi metaniere, in grado di scaricare direttamente GNL dal Terminale, in vere e proprie "stazioni di servizio" per il rifornimento di imbarcazioni e mezzi che utilizzano il GNL per l'autotrazione. La nuova attività aggiunge un importante tassello alla logistica energetica, permettendo di completare la filiera che consente l'utilizzo del GNL come combustibile sostenibile e in grado di abbattere le emissioni inquinanti e climalteranti sia nel trasporto pesante terrestre che in quello marittimo, oltre che per usi industriali e civili nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale;

infine, il proponente evidenzia che il GNL sta giocando un ruolo centrale anche nel trasporto pesante su gomma; è infatti l'unico combustibile alternativo in grado di garantire le stesse prestazioni dei combustibili tradizionali, in quanto riduce le emissioni inquinanti (NOx, SOx e Particolato) con un impatto inferiore in termini di emissioni di CO2, quindi fornisce un contributo determinante al rispetto degli obiettivi di breve periodo del *Green Deal* europeo. In Italia, il solo mercato terrestre dei distributori per autotrazione di GNL è passato, dal 2016 a fine 2020, da 6 a 94 distributori, ponendo il Paese al primo posto a livello europeo per numero di distributori disponibili;

VERIFICATO che

il progetto rientra nella tipologia di cui all'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 1 lettera h) "*modifiche o estensioni di progetti già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi*"; per tale motivo sarebbe soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, tuttavia, poiché tale progetto ricade completamente all'interno del nuovo Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT5160021 denominato "Tutela del *Tursiops truncatus*", designato con D.G.R. n. 2 del 14 gennaio 2020, risulta soggetto a VIA di competenza statale;

il procedimento di VIA statale comprende anche la Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 sul SIC sopra citato, situato anche all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo "Pelagos";

al fine di consentire alla Giunta Regionale di esprimere il proprio parere, il Settore VIA ha provveduto ad acquisire – previa formale richiesta del 07/07/2021 – i pareri e i contributi tecnici da parte delle amministrazioni interessate e degli uffici tecnici interessati sulla documentazione progettuale depositata inizialmente ai fini della VIA e il parere espresso da parte del Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare" ai fini della VInCA (prot. n. 0324867 del 11/08/2021);

sulla base degli esiti dell'istruttoria condotta, con nota del 02/09/2021, il Settore VIA ha proposto al MiTE, in quanto Autorità procedente, che gli elaborati fossero opportunamente completati ed integrati a cura del Proponente al fine di rendere possibile la complessiva valutazione del progetto;

con nota del 23/09/2021, il MiTE ha inoltrato al Proponente la suddetta richiesta di integrazioni e chiarimenti e, con nota del 21/01/2022, ha comunicato alla Regione Toscana il deposito della documentazione integrativa da parte del proponente con nota acquisita al protocollo ministeriale MATTM/147161 del 29/12/2021;

al fine di consentire alla Giunta Regionale di esprimere il proprio parere, il Settore VIA ha provveduto ad acquisire – previa formale richiesta del 21/01/2022 – i pareri e i contributi tecnici da parte delle

amministrazioni interessate e degli uffici tecnici interessati anche sulla documentazione integrativa depositata;

VISTO il Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Marzo 2022, riportante, a fronte dell'istruttoria svolta ed ivi documentata, la proposta di espressione di parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto "*Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana*", proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e con l'indicazione di alcune raccomandazioni nello stesso riportate, così come riportati nell'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente atto;

PRESO ATTO che l'istruttoria condotta ha messo in evidenza, tra l'altro, che:

- la modifica richiesta non comporta alcuna modifica strutturale al Terminale rispetto al progetto autorizzato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare n. 229 del 27 luglio 2020 di Esclusione dalla VIA, e con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) dell'8 ottobre 2020 per la realizzazione delle modifiche necessarie per l'implementazione del servizio di *Small Scale LNG (SSLNG)* per l'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre, tramite metaniere di piccola-media taglia;

- l'intervento progettuale di cui trattasi si colloca in coerenza con le indicazioni programmatiche del PNIEC, della Strategia energetica Nazionale e del PAER, in quanto lo sviluppo dell'utilizzo diretto del GNL è obiettivo della pianificazione energetica, in sintonia con le politiche di riduzione degli inquinamenti e della pianificazione delle reti di trasporto; un'infrastrutturazione per l'utilizzo diretto del GNL non può che partire considerando i terminali esistenti di GNL (OLT fra i soli tre oggi esistenti in Italia e secondo come capacità) e i porti della rete TEN-T (fra cui Livorno) e risulta quindi prioritario rispetto a tali obiettivi valutare lo sviluppo dei terminali per l'uso diretto di GNL;

- può essere utile la proposta di coinvolgere anche il Segretario Permanente dell'Accordo Pelagos (avanzata sia dal Comune di Livorno che dal Comune di Pisa) e la Direzione Generale per il Mare e le Coste del Ministero della Transizione Ecologica (avanzata dal Comune di Livorno) nell'ambito del procedimento di VIA statale proponendo al Ministero di acquisire anche il loro parere;

- nell'ambito del procedimento è stato acquisito il parere del Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare" ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale di competenza statale, ricompresa nella VIA statale ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, in relazione al pSIC IT5160021 "Tutela del Tursiops truncatus", designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020 e situato all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo "Pelagos", prevedendo inoltre di trasmettere al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Valutazioni Ambientali il suddetto parere;

RITENUTO di condividere i contenuti, le motivazioni, le considerazioni e le conclusioni espresse nel sopra richiamato Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Marzo 2022;

A voti unanimi

DELIBERA

1) di esprimere, ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 63 della L.R. 10/2010 e s.m.i, parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale del Ministero della Transizione Ecologica sul progetto "*Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana*", proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A, nel rispetto delle condizioni riportate come proposta di prescrizioni e raccomandazioni nel Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Marzo 2022, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (Allegato 1);

2) di proporre al Ministero della Transizione Ecologica di individuare - nel caso di recepimento delle prescrizioni riportate nel Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Marzo 2022 allegato - i Soggetti competenti al controllo dell'adempimento delle prescrizioni indicati al termine di ciascuna prescrizione, ricordando ai suddetti Soggetti di comunicare l'esito delle verifiche di ottemperanza anche al Settore VIA regionale. Sono fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente;

3) di proporre al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Valutazioni Ambientali di acquisire nell'ambito del procedimento di VIA statale anche il parere del Segretario Permanente dell'Accordo Pelagos e della Direzione Generale per il Mare e le Coste del Ministero stesso;

4) di trasmettere, a cura del Settore VIA, al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Valutazioni Ambientali il parere del Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare" prot. n. 0324867 del 11/08/2021 espresso ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale di competenza statale, ricompresa nella VIA statale ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, in relazione al pSIC IT5160021 "Tutela del *Tursiops truncatus*", designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020 e situato all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo "Pelagos";

5) di trasmettere, a cura del Settore VIA, la presente deliberazione al Ministero della Transizione Ecologica ed alla società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.;

6) di comunicare altresì, a cura del Settore VIA, il presente atto alle Amministrazioni interessate, nonché agli Uffici regionali ed agli altri Soggetti interessati;

7) di dare atto che presso la sede del Settore VIA, Piazza dell'Unità Italiana 1 a Firenze, è possibile prendere visione della documentazione relativa al presente procedimento.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso all'Autorità giudiziaria competente nei termini di legge.

Il presente atto è pubblicato integralmente sul BURT ai sensi degli artt. 4, 5 e 5 bis della L.R. 23/2007 e sulla banca dati degli atti amministrativi della Giunta regionale ai sensi dell'art.18 della L.R. 23/2007.

IL SEGRETARIO DELLA GIUNTA

La Dirigente Responsabile
CARLA CHIODINI

Il Direttore
EDO BERNINI



Regione Toscana
Direzione Ambiente ed Energia
Settore Valutazione Impatto Ambientale – Valutazione Ambientale
Strategica

Oggetto: Parere regionale ex art. 63 L.R. 10/2010 nell’ambito del procedimento di VIA statale, Progetto relativo alla “Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana”, proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

RAPPORTO ISTRUTTORIO

Marzo 2022



1. Premessa.....	3
2. Articolazione dell’istruttoria svolta.....	5
3. Analisi documentazione presentata dal Proponente.....	6
4 Contributi istruttori dei soggetti competenti in materia ambientale.....	9
4.1 Settore Tutela della Natura e del Mare.....	9
4.2 Settore Autorizzazioni Ambientali.....	10
4.3 Settore Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamenti e Bonifiche.....	12
4.4 Settore Attività faunistico venatoria, pesca dilettantistica, pesca in mare e rapporti con i gruppi di Azione locale della pesca (Flags).....	13
4.5 ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS.....	13
4.6 Capitaneria di Porto di Livorno.....	14
4.7 Comune di Pisa.....	14
4.8 Comune di Collesalveti.....	14
4.9 Comune di Livorno.....	15
5. Valutazioni istruttorie.....	16
6. Conclusioni.....	24



1. Premessa

Il progetto del “Terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquefatto di Livorno ed opere connesse” proposto da OLT *offshore* LNG Toscana S.r.l. è stato sottoposto a una procedura di VIA di competenza statale conclusasi con Decreto del Ministro dell’Ambiente di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali DEC/DSA/2004/1256 del 15 dicembre 2004, con il quale è stata espressa pronuncia positiva di compatibilità ambientale sul progetto del “*Terminale galleggiante per la rigassificazione di gas naturale liquefatto di Livorno ed opere connesse*” proposto da OLT *offshore* LNG Toscana S.r.l., subordinatamente al rispetto di alcune prescrizioni.

Nell’ambito di tale procedimento, con D.G.R. n. 696 del 20 luglio 2004, la Regione Toscana ha espresso un parere favorevole ai fini della pronuncia di compatibilità ambientale, subordinatamente alle prescrizioni riportate nell’Allegato A di detta deliberazione (Parere del Nucleo VIA n. 50 del 5 maggio 2004).

Successivamente, con Provvedimento DVA-2010-0025280 del 20 ottobre 2010, la D.G. Valutazioni Ambientali del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) ha escluso dalla procedura di VIA gli aggiornamenti progettuali in fase di ingegneria esecutiva in relazione al progetto del Terminale di rigassificazione di GNL localizzato al largo della costa toscana proposto da OLT *offshore* LNG Toscana S.r.l., condizionando tale esclusione al rispetto di specifiche prescrizioni.

Con D.G.R. n. 246 del 2 aprile 2012, nell’ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza statale, sul progetto di “*Aggiornamento numero e tipologia navi metaniere per il Terminale di rigassificazione GNL al largo delle coste toscane*” presentato da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. è stato deliberato di segnalare al competente Ufficio del MATTM quanto riportato ai punti 1, 2 e 3 della citata Delibera, consistente nella modifica del numero di accosti annui delle navi metaniere necessari per approvvigionare il Terminale di GNL, nonché la modifica della tipologia di navi metaniere autorizzate per il rifornimento del terminale galleggiante.

Con D.G.R. n. 731 del 06 agosto 2012, nell’ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, è stato espresso parere favorevole sul progetto di “*Modifica del sistema di ancoraggio del terminale di rigassificazione LNG al largo della costa toscana*”, proposto da OLT *offshore* LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto delle prescrizioni riportate nell’Allegato A di detta deliberazione (Parere del Nucleo di VIA n. 85 del 31 luglio 2012).

Con D.G.R. n. 2787 del 04 agosto 2015, nell’ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza Statale, relativo a “*Aggiornamenti al progetto del Terminale galleggiante di rigassificazione FSRU (Floating Storage Regasification Unit) Toscana al largo delle coste toscane*”, proposto da OLT *offshore* LNG Toscana S.p.A., è stato deciso di segnalare al MATTM quanto riportato nell’allegato A della detta Delibera (Parere del Nucleo n.107/2015).

Con D.G.R. n. 1212 del 07 ottobre 2019, nell’ambito del procedimento di verifica di assoggettabilità di competenza Statale, relativo al progetto “*Modifiche al terminale di rigassificazione GNL localizzato al largo della costa Toscana Livorno (LI) per il carico, lo stoccaggio e il successivo scarico su navi metaniere di GNL dedicato ad uso combustibile e non destinato alla rete nazionale di trasporto del gas naturale*” proposto da OLT *offshore* LNG Toscana S.p.A. condizionando tale esclusione al rispetto di specifiche prescrizioni.

Con Decreto del MATTM n. 229 del 27 luglio 2020, sulla base del parere n. 3216 del 6 dicembre 2019 della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS, è stata decretata l’esclusione dalla procedura di VIA del progetto “*Modifiche al terminale di rigassificazione GNL localizzato al largo della costa Toscana Livorno (LI) per il carico, lo stoccaggio e il successivo scarico su navi metaniere di GNL dedicato ad uso combustibile*”, proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto di specifiche condizioni ambientali.

Tutto ciò premesso, con riguardo al procedimento in esame, si evidenzia che il proponente OLT offshore LNG Toscana S.p.A. (sede legale in Via Passione n. 8, Milano, partita IVA: 07197231009), con istanza acquisita al protocollo ministeriale il 26/04/2021 (043258/MATTM), ha chiesto al Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) l’avvio di un procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale ai sensi dell’art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativo al progetto “*Terminale di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU*



Toscana"- Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG".

Il progetto rientra nella tipologia di cui all'Allegato II bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, al punto 1 lettera h) "modifiche o estensioni di progetti già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi" per tale motivo sarebbe soggetto a verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale, tuttavia, poiché tale progetto ricade completamente all'interno del nuovo Sito di Interesse Comunitario (SIC) IT5160021 denominato "Tutela del *Tursiops truncatus*" istituito con D.G.R. n. 2 del 14 gennaio 2020, risulta soggetto a VIA di competenza statale.

Di conseguenza il procedimento di VIA statale comprende anche la Valutazione di Incidenza Ambientale (VincA) di cui all'art. 5 del D.P.R. 357/1997 sul SIC sopra citato.

Il MiTE ha avviato il procedimento in data 25 giugno 2021 e, con nota pervenuta al protocollo regionale il 30/06/2021 (Prot. 0272862), ha comunicato, tra l'altro, alla Regione Toscana, la procedibilità dell'istanza e la pubblicazione della documentazione relativa al procedimento in oggetto sul proprio sito *web*. Nella stessa nota, il MiTE ha ricordato che, ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006, entro 30 giorni dall'avvio del procedimento sarebbero stati acquisiti i pareri delle Amministrazioni interessate, oltre alle osservazioni da parte del pubblico oltre a quanto previsto dall'art. 8, comma 2-bis del D.Lgs. 152/2006.

Nel procedimento di VIA statale, Regione Toscana esprime il proprio parere al MiTE ai sensi dell'art. 63 della L.R. 10/2010 e detto parere sarà tenuto in considerazione nell'ambito dell'istruttoria che sarà svolta a cura della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA/VAS; detta commissione, per il procedimento in oggetto, non è stata integrata con il Commissario regionale per la Regione Toscana come da comunicazione trasmessa al MiTE con nota prot. n. 296093 del 16/07/2021.

Complessivamente l'intervento consiste nell'aumento del numero di accosti delle bettoline (*Small Scale LNG Carriers* - SSLNG-C) ricevibili dal terminale localizzato *offshore* tra Livorno e Pisa, senza alcuna modifica strutturale, con la finalità di massimizzare la capacità e la flessibilità di ricezione da parte del Terminale sia in termini di capacità di carico delle navi metaniere autorizzate sia in termini di qualità e provenienza del GNL, garantendo al contempo la sostenibilità ambientale e il massimo livello di sicurezza.

Il progetto è soggetto alle disposizioni per il controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose ai sensi del D.Lgs. 105/2015 e pertanto il 9 aprile 2021 con nota prot. 2021/OUT/GENER/B/0081 è stata inviata al CTR Toscana la "Dichiarazione di non aggravio del preesistente livello di rischio", ovvero rispetto a quanto precedentemente autorizzato dal CTR Toscana.

Il Terminale "FSRU Toscana" è una struttura *offshore* galleggiante permanentemente ancorata al fondo marino, ad una profondità di circa 120 metri, ubicata nel Mar Ligure ad una distanza di circa 12 miglia nautiche dalla costa Toscana (Livorno), alle coordinate geografiche 43°38'40" N e 09°59'20" E.

Il terminale *offshore* è localizzato nel territorio toscano tra Livorno e Pisa. La modifica proposta, riguardando esclusivamente la richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG al terminale già esistente, interessa territorialmente il Comune di Livorno e a livello di impatti anche i Comuni di Collesalveti (LI) e Pisa.

L'attività svolta a bordo del Terminale consiste nello stoccaggio e nella rigassificazione del gas naturale liquefatto: il gas naturale viene ricevuto allo stato liquido, mediante navi metaniere, stoccato in serbatoi criogenici a pressione pressoché ambiente e alla temperatura di -160°C, rigassificato ed inviato al gasdotto a terra attraverso la condotta sottomarina. La capacità nominale di stoccaggio del Terminale è di circa 137.100 mc di GNL e la capacità annua di rigassificazione massima autorizzata è pari a 3,75 miliardi di Smc di gas.

Il Ministero dello Sviluppo Economico (MiSE), con Decreto dell'8 Ottobre 2020 ha autorizzato alcune modifiche necessarie per l'implementazione del servizio di Small Scale LNG (SSLNG) che consentono l'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre tramite metaniere di piccola-media taglia. Tali modifiche riguardano sia il sistema di ormeggio per l'accosto in sicurezza e sia il sistema di trasferimento alle *Small Scale LNG Carrier* (SSLNG-C) da effettuare sul fianco sinistro (*port side mooring*) del Terminale. Infine, il Proponente fa presente che sono attualmente in corso i lavori per la realizzazione degli interventi finalizzati a consentire il servizio *Small Scale* sul Terminale, legati al sistema di ormeggio ed allo scarico del GNL, oggetto del presente progetto.



Il servizio *Small Scale* ad oggi è autorizzato con un numero massimo di accosti annui di bettoline (SSLNG-C) al Terminale FSRU ricompreso all'interno del numero attualmente autorizzato di 59 accosti di navi metaniere di capacità compresa tra i 65.000 mc ed i 155.000 mc. La modifica richiesta prevede un aumento del numero degli accosti annuo di dette bettoline, che passano da n. 41 a n. 122, così da permettere al terminale *offshore* di aumentare la potenzialità di fornitura di GNL come combustibile in forma liquida mediante bunkeraggio, attraverso l'operazione *ship to ship* o mediante i depositi costieri, con successivo trasporto su strada del prodotto al fine di alimentare la distribuzione di carburante sul territorio nazionale.

In questo scenario, il Proponente sottolinea che il Terminale di rigassificazione "*FSRU Toscana*" può svolgere un ruolo decisivo nella partita dello *Small Scale* LNG grazie alla propria versatilità ed alla posizione strategica dell'impianto. Nel dettaglio, il servizio di *Small Scale* LNG trasformerà piccole navi metaniere, in grado di scaricare direttamente GNL dal Terminale, in vere e proprie "stazioni di servizio" per il rifornimento di imbarcazioni e mezzi che utilizzano il GNL per l'autotrazione. La nuova attività aggiunge un importante tassello alla logistica energetica, permettendo di completare la filiera che consente l'utilizzo del GNL come combustibile sostenibile e in grado di abbattere le emissioni inquinanti e climalteranti sia nel trasporto pesante terrestre che in quello marittimo, oltre che per usi industriali e civili nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale.

Il GNL sta giocando un ruolo centrale anche nel trasporto pesante su gomma, è infatti l'unico combustibile alternativo in grado di garantire le stesse prestazioni dei combustibili tradizionali, in quanto riduce le emissioni inquinanti (NOx, SOx e Particolato) con un impatto inferiore in termini di emissioni di CO2, quindi fornisce un contributo determinante al rispetto degli obiettivi di breve periodo del *Green Deal* europeo. In Italia, il solo mercato terrestre dei distributori per autotrazione di GNL è passato, dal 2016 a fine 2020, da 6 a 94 distributori, ponendo il Paese al primo posto a livello europeo per numero di distributori disponibili.

2. Articolazione dell'istruttoria svolta

Come già sopra riportato, il MiTE ha avviato il procedimento in data 25/06/2021 e, con nota pervenuta al protocollo regionale il 30/06/2021 (Prot. 0272862), ha pubblicato la documentazione relativa al procedimento in oggetto sul proprio sito *web*.

Per l'espressione del parere regionale nell'ambito delle procedure di VIA di competenza statale da parte della Giunta regionale ai sensi dell'art.63 della L.R. 10/2010, il Settore VIA-VAS con nota prot. 283815 del 07/07/2021 ha richiesto il contributo tecnico istruttorio dei soggetti competenti in materia ambientale, al fine di consentire l'espressione del parere regionale al MiTE.

A seguito della suddetta richiesta, sono stati acquisiti i contributi tecnici istruttori di:

- Settore regionale Autorizzazioni Ambientali del 05/08/2021 (prot. n. 318736);
- Comune di Livorno del 11/08/2021 (prot. n. 324740);
- ARPAT del 11/08/2021 (prot. n. 324623);
- Settore regionale Tutela della Natura e del Mare (prot. n.324867);
- Settore regionale Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamenti e Bonifiche del 04/08/2021 (prot. n. 317626);
- Capitaneria del Porto di Livorno del 04/08/2021 (prot. n. 316765);
- Settore regionale Settore Attività faunistico venatoria, pesca dilettantistica, pesca in mare e rapporti con i gruppi di Azione locale della pesca (Flags) del 03/08/2021 (prot. n. 314868);
- Comune di Pisa del 27/08/2021 (prot. n. 338090).

Con nota del 02/09/2021 (prot. n. 0343280), sulla base degli esiti della propria istruttoria, il Settore VIA ha proposto al MiTE, in quanto autorità procedente, al fine di rendere possibile la complessiva valutazione del progetto, che gli elaborati fossero opportunamente completati ed integrati a cura del Proponente.

Con nota del 23/09/2021 (prot. n. 0369647) il MiTE ha inoltrato al Proponente la richiesta di chiarimenti ed integrazioni proposta dalla Regione Toscana e, con nota del 21/01/2022 (prot. n. 0023691), il MiTE ha comunicato alla Regione Toscana il deposito della documentazione integrativa da parte del proponente con nota acquisita al protocollo ministeriale MATTM/147161 del 29/12/2021.



Con nota del 21/01/2022 (prot. n. 24138), il Settore VIA ha richiesto ai Soggetti e alle Amministrazioni competenti in materia ambientale di voler formulare un contributo tecnico istruttorio sulle integrazioni e chiarimenti forniti del proponente, al fine di consentire l'espressione del parere regionale al MiTE ai sensi dell'art. 63 della L.R. 10/2010.

Con nota prot. n. 66084 del 18/02/2022, il Comune di Livorno ha chiesto una proroga di 15 giorni per il rilascio del proprio parere poiché ha ritenuto indispensabile l'acquisizione del parere del Centro Interuniversitario di Biologia Marina, tenuto conto che:

- il progetto ricade all'interno del "Santuario per i mammiferi marini" (Santuario Pelagos), un'area naturale marina protetta internazionale nata da un accordo tra Italia, Principato di Monaco e Francia per la protezione dei mammiferi marini che lo frequentano;
- il progetto ricade all'interno del nuovo Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.) IT5160021 denominato "Tutela del *Tursiops truncatus*" istituito con D.G.R. n. 2 del 14 gennaio 2020. La Regione Toscana con nota del 22/02/2022 (prot. n. 71387) ha accolto la proroga.

Con nota del 22/02/2022 (prot. n. 71387), il Settore VIA regionale ha preso atto della richiesta del Comune di Livorno, ritenendo opportuno acquisire il parere comunale conclusivo ai fini istruttori.

In esito alle consultazioni sono stati acquisiti i contributi tecnici istruttori di:

- Settore regionale Autorizzazioni Ambientali del 16/02/2022 (prot. n. 63102);
- ARPAT del 18/02/2022 (prot. n. 66057);
- Capitaneria del Porto di Livorno del 11/02/2022 (prot. n. 55024);
- Comune di Collesalveti del 03/03/2022 (prot. n. 87095);
- Comune di Livorno del 16/03/2022 (prot. n. 0108593), con allegato il parere del Centro Interuniversitario di Biologia Marina ed Ecologia Applicata "G. Bacci" di Livorno (CIBM) del 02/03/2022.

3. Analisi documentazione presentata dal Proponente

La documentazione presentata e consultabile sul sito web del MiTE all'interno del portale delle valutazioni ambientale consta di:

Documentazione iniziale:

- Avviso al pubblico del 30/06/2021
- Studio di Impatto ambientale
- Integrazioni del 29/12/2021 - P0023983-1-H5_Rev.0
- Relazione tecnica - Richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di SSLNG
- Allegato 1 - Plan. - P&Id modifica 210407
- Allegato 2 - Planimetrie antincendio e F&G 210407
- Allegato 3 - Dati ventosità e moto ondoso 210407
- Allegato 4 - Albero degli eventi 210407
- Allegato 5 - Mappatura scenari incidentali 210407
- Dichiarazione di Non Aggravio ai sensi del DM 9 Agosto 2000 relativa a modifiche da attuarsi per il Terminale FSRU Toscana (*Floating Storage Regasification Unit*) promosso dalla società OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.
- Relazione tecnica a supporto della Dichiarazione di non aggravio del preesistente livello di rischio ai sensi dell'art. 18 e Allegato D del D.Lgs 105/2015 - modifica per Small Scale LNG Service - Richiesta accosti aggiuntivi
- Studio di Incidenza Ambientale
- Sintesi non tecnica

Documentazione integrativa:

- Integrazioni del 29/12/2021 - P0023983-1-H5_Rev.0

Dall'esame della documentazione sopra richiamata emergono i seguenti aspetti:

Atmosfera. Il Proponente prevede un incremento del numero delle *Small Scale LNG - Carriers* che, considerato il numero massimo di 122 accosti previsto in progetto, si traduce in un incremento del contributo emissivo annuo complessivamente pari a circa 18.6 t/anno. Il Proponente valuta la significatività complessiva dell'impatto sulla qualità dell'aria legato all'esercizio del Terminale nella configurazione di progetto, come bassa.



Ecosistemi antropici. Il Proponente evidenzia che i principali fattori che potrebbero risentire delle interferenze generate dal progetto sono il traffico marino e le attività di pesca. Per quel che riguarda la pesca, la potenziale incidenza è stimata non significativa in quanto nell'area del Terminale è vigente una zona di interdizione alla navigazione (Ordinanza No. 137/2013 della Capitaneria di Porto di Livorno) che impedisce lo svolgimento di attività di pesca entro un raggio di 4 miglia nautiche. In merito all'impatto sul traffico marino, il Proponente evidenzia che l'area antistante il porto di Livorno risulta caratterizzata da un traffico annuale che ammonta a quasi 22,000 transiti. Il contributo del servizio *Small Scale* potrà pertanto comportare un incremento dell'ordine dello 0,55% rispetto a tali volumi di traffico attuali.

Ambiente Idrico. Sedimenti. Il Proponente evidenzia che la potenziale incidenza su detta componente può essere ritenuta, fin dalla fase di valutazione preliminare, non significativa in quanto:

- il progetto in esame comporterà un incremento nei prelievi e negli scarichi idrici legati all'impianto dell'acqua di cortina sul fianco sinistro (*port side*) del Terminale per la protezione dello scafo in caso di rilascio di gas durante la fase di scarico di GNL. Le acque di cortina confluiranno in mare tramite uno scarico discontinuo per una portata massima pari a circa 54 mc/h e considerando circa 15 h per allibito, nel caso massimo di 122 accosti in un anno, si avrà un prelievo ed uno scarico di circa 98.820 mc/anno. Si tratterà tuttavia di acqua di mare prelevata e addizionata di Ipoclorito con funzione di *anti-fouling*. Come per gli altri scarichi clorati del Terminale, tale scarico viene monitorato (con cadenza trimestrale dagli operatori del Terminale e con cadenza annuale da un laboratorio accreditato) al fine di garantire il rispetto dei limiti di normativa (0,2 mg/l per il Cloro attivo libero ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.);
- il potenziale impatto connesso a spillamenti e spandimenti è legato ad eventi di natura incidentale e pertanto con frequenza di accadimento raro. Sono difatti presenti sul Terminale idonei sistemi di prevenzione e di pronto intervento nel caso di eventuali sversamenti di sostanze potenzialmente inquinanti.

Rumore sottomarino. Il Proponente effettua già un monitoraggio in ottemperanza alla prescrizione n.7 del Provvedimento Prot. DVA-2010-0025280 del 20/10/2010 di detta componente, sia presso il Terminale in genere, che durante le diverse fasi di allibito di una metaniera. Gli esiti di tali misurazioni mettono in evidenza che:

- per ogni fase studiata l'SL (*Source Level*) cumulato (il valore del rumore alla sorgente cumulato per tutte le frequenze), è risultato sempre inferiore ai livelli soglia di barotrauma ISPRA, sia Temporaneo (TTS) che Permanente per i cetacei (PTS), con un valore massimo pari a circa 188 dB re 1µPa, durante la fase di Allibito-Disarica, a 8 m di profondità, contro i 224 dB re 1µPa e 230 dB re 1µPa di TTS e PTS;
- confrontando i valori di SL cumulati con la stima effettuata in sede di VIA del progetto del Terminale FSRU Toscana, i valori SL calcolati dalla misura risultano del tutto paragonabili;
- il sistema monitorato (Terminale, rimorchiatori e nave Metaniera) ha un'emissione acustica (SL in tutte le fasi) paragonabile a quella di una nave in movimento e in considerazione di ciò e del traffico di navi metaniere verso il Terminale, è possibile affermare che il contributo di rumore in detta area derivante dalle attività di allibito presso il Terminale FSRU Toscana risulti poco significativo rispetto al rumore continuo derivante dal traffico marittimo.

Infine, il Proponente evidenzia che i valori di SL cumulato riportati risultano altamente conservativi in quanto sono stati calcolati a partire dai valori SPL (*Sound Pressure Level*) cumulativi su tutte le frequenze e in quanto l'SPL cumulato tiene conto anche dei rumori ambientali estranei al "Sistema allibito" generati ad esempio dalle navi le cui emissioni, a basse frequenze, si propagano per molti chilometri.

Studio di Incidenza Ambientale (Flora, vegetazione, fauna ecosistemi). Il Proponente ha predisposto lo Studio di Incidenza Ambientale (SInCA) nel quale si evidenzia che il Terminale OLT ricade nell'area denominata "Tutela del *Tursiops truncatus*" proposta come Sito di Interesse Comunitario (pSIC) dedicata alla protezione del Tursiope e alla Tartaruga Caretta Caretta (Tartaruga di mare) con codice Natura 2000 IT5160021. Si tratta di una recente modifica della Rete che ha trovato compimento con Deliberazione del Consiglio Regionale 2 del 14 gennaio 2020, ai sensi della L.R. 30/2015 e del D.P.R. 357/1997 di attuazione della direttiva 92/43/CEE "*Habitat*". Il percorso di approvazione del pSIC è stato realizzato in concerto con la Capitaneria di Porto di Viareggio, il Comune di Viareggio, il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano, ARPAT e l'Università di Siena. Sulla base della valutazione globale dell'impatto che il progetto potrebbe esercitare su cetacei e tartarughe marine ivi presenti, si rileva un impatto complessivo alto. Tuttavia, facendo specifico riferimento alle specie target, il Tursiope e la tartaruga Caretta ed a specifiche Misure di Mitigazione, ritiene che l'incidenza potenziale del progetto sullo stato di conservazione delle specie sia non significativa e tale da non modificare la coerenza globale della Rete Natura 2000. Inoltre, tra le misure di mitigazione è prevista la presenza fissa di una nave di sorveglianza (LNG *Guardian*), attraverso la quale potrà essere implementato un monitoraggio visivo nelle ore diurne. La LNG *Guardian* è un mezzo a supporto del



Terminale dedicato proprio alla sorveglianza e al monitoraggio dell'area di interdizione alla navigazione e alle aree limitrofe. In caso di avvicinamento verso il Terminale, alle distanze rispettivamente di 300 m per i Tursiopi (e altri cetacei sensibili alle medie frequenze) e di circa 1 km per i cetacei sensibili alle basse frequenze ed in caso di disorientamento, verranno posticipate le operazioni di allibo, sempre nella massima sicurezza possibile. Infine, le metaniere SSLNG-C saranno tutte di ultima generazione, garantendo standard elevati nel contenimento delle emissioni sonore in ambiente marino (il *design* ottimizzato per lo spostamento acqua e la cavitazione permette di ridurre la produzione di rumore sottomarino).

Gestione dei Rischi associati a Eventi incidentali. Il Proponente evidenzia che l'aggiunta del servizio *Small Scale* non comporta nessun aggravio del preesistente livello di rischio per il Terminale poiché tale modifica non comporta:

- una variazione nel quantitativo di sostanze pericolose presenti nello Stabilimento (la piccola nave metaniera "SSLNG-C" si presenta al travaso presso il Terminale scarica), né l'introduzione di nuove sostanze pericolose;
- un cambio di destinazione dei serbatoi di liquidi infiammabili presenti;
- il cambio di destinazione di un serbatoio di stoccaggio di sostanze pericolose o preparati pericolosi;
- 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;
- 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. Infine, 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 (3,7 km) intorno al Terminale, senza attendersi pertanto alcun danno a persone o installazioni estranee alle attività del Terminale stesso.

Aspetti socio-economici. Il Proponente evidenzia che l'attività di OLT consiste nella fornitura del servizio di rigassificazione; l'impianto è stato definito "strategico" con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico, e come tale fornisce un contributo alla sicurezza degli approvvigionamenti energetici del Paese. Inoltre, il progetto comporterebbe benefici in termini socio-economici su vasta scala, in quanto contribuirebbe alla metanizzazione della Regione Sardegna, in linea con gli obiettivi previsti dal Decreto Semplificazioni emesso a Settembre 2020, con un conseguente impulso alle attività produttive e all'indotto occupazionale regionale. La mancata realizzazione del progetto significherebbe escludere la possibilità di fornire alla Sardegna un combustibile alternativo sostenibile, di incrementare le attività produttive e di conseguenza determinare un indotto occupazionale.

Monitoraggio ambientale. Il Proponente fa presente che, in ottemperanza a quanto previsto dal Decreto VIA DEC/DSA/2004/1256 del 15 dicembre 2004 e dalla Prescrizione N. 7 del Provvedimento Prot. DVA-2010-0025280 del 20 Ottobre 2010, continuerà ad effettuare i monitoraggi previsti sul Terminale, per le seguenti componenti:

- Emissioni atmosferiche;
- Emissioni in acqua;
- Rifiuti.

Inoltre, proseguirà il programma di monitoraggio ambientale marino previsto dal Piano di Monitoraggio Marino approvato da parte del MATTM con Determinazione n. 11592 del 15 Maggio 2012:

- Acque marine (Profili idrologici; Caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche; Plancton, fitoplancton e zooplancton);
- Sedimenti (Caratteristiche fisiche, chimiche e microbiologiche; Analisi granulometriche, analisi chimiche e analisi microbiologiche; Stato ecotossicologico);
- Caratterizzazione biocenotica (*Macrozoobenthos*; *Meiozoobenthos*; Bioaccumulo; *Biomarkers*; Cetacei e tartarughe marine, avvistamenti, livelli di rumore acustico subacqueo).

Il Proponente evidenzia che *"in merito al programma di monitoraggio dell'ambiente marino, OLT Offshore ha recentemente presentato alle Autorità Competenti una proposta di aggiornamento del Piano di Monitoraggio dell'Ambiente Marino ai sensi della Prescrizione No. 7 del Provvedimento di cui al Prot. DVA-2010-0025280 del 20 Ottobre 2010 (Doc. No. P0022951-1-HI, Rev.0, Gennaio 2021). Tale revisione del Piano contiene, oltre a miglioramenti e modifiche proposte sulla base dei risultati ottenuti nei sei anni di monitoraggio intercorsi, anche la proposta di modifica del piano di monitoraggio del rumore sottomarino, redatto tenendo di conto della prescrizione al V anno (Prescrizione del Parere CTVA No. 3398 del 8 Maggio 2020 (ID_VIP: 4606) ottenuta per il V anno di monitoraggio dell'ambiente marino) ed alla Prescrizione No. 4 del Parere CTVA No. 3216 del 6 Dicembre 2019 (ID VIP 4570) dell'assoggettabilità alla VIA per il servizio di Small Scale secondo la quale "entro 6 mesi dalla notifica del presente atto in accordo con Ispra e la Capitaneria di Porto nel rispetto delle condizioni di sicurezza,*



dovrà essere presentato un piano di monitoraggio del Rumore in mare durante gli allibi al Terminale di tutte le varie tipologie di navi utilizzate.” Nel piano di monitoraggio del rumore durante la fase di allibo sono stati inclusi i monitoraggi delle navi metaniere e delle navi Small Scale in modo da coprire ogni tipologia di nave in arrivo al Terminale”.

Analisi delle alternative: Opzione zero (mancata realizzazione del progetto). Il Proponente sottolinea che il progetto comporterà:

- un incremento dei traffici marittimi all'interno di un'area marina oggetto di tutela (Santuario Pelagos e pSIC IT5160021 “Tutela del *Tursiops truncatus*”), ma questo incremento rappresenta una quota minima in percentuale rispetto al traffico già presente nell'area;
- un incremento della frequenza delle emissioni sonore sottomarine, che nella configurazione massima avverrà ogni 3 giorni circa, ma non un aumento della loro entità, in quanto il Terminale può ricevere una sola metaniera per volta;
- un incremento nella frequenza di attivazione dello scarico relativo all'impianto dell'acqua di cortina per la protezione dello scafo in caso di rilascio di gas durante le fasi di scarico del GNL, da considerarsi un disturbo minimo;
- un incremento dell'emissione di inquinanti in atmosfera dovuta all'incremento del traffico marittimo determinato sia dalle SSLGNC che dai relativi rimorchiatori di supporto.

Tuttavia, la mancata realizzazione del progetto, da un lato annullerebbe le emissioni suddette, ma dall'altro non consentirebbe l'impiego di GNL con tutti i benefici che ne derivano, sia in termini di riduzione delle emissioni atmosferiche su più ampia scala (incluse le emissioni di gas climalteranti) e sia dal maggior utilizzo del GNL nei settori dei trasporti (terrestri e marittimi), negli usi industriali e civili e nelle aree non servite dalla rete di trasporto nazionale. Queste le ragioni principali espresse dal Proponente, in considerazione degli impatti ambientali derivanti, alla base della scelta di realizzare il progetto.

4 Contributi istruttori dei soggetti competenti in materia ambientale

4.1 Settore Tutela della Natura e del Mare

Nel contributo istruttorio del 11/08/2021 (prot. n. 0324867) il Settore regionale Tutela della Natura e del Mare, ha espresso il proprio parere ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale (VincA) statale ricompresa nella VIA statale ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, sulla documentazione iniziale ed in particolare sullo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e sullo Studio di Incidenza Ambientale (SINCA) presentati, evidenziando che *“l'area di intervento è ubicata all'interno del sito della rete Natura 2000, proposta SIC IT5160021 “Tutela del Tursiops truncatus”, che è stato designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020. Inoltre l'intero pSIC IT5160021 si trova all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo “Pelagos”, un'area marina protetta che include entro i propri confini le isole dell'arcipelago toscano”.*

Il Settore ha rilevato che *“Le modifiche introdotte nel presente progetto potrebbero comportare, relativamente alla specie presenti nell'area di intervento: mammiferi marini e tartarughe marine, degli impatti in termini di rumore sottomarino. Il progetto potrebbe avere effetti perturbativi sulle specie sensibili a causa di emissioni sonore sottomarine dal Terminale in esercizio e dai mezzi connessi. Il progetto in esame prevede un incremento nel numero annuo di accosti delle metaniere di piccola taglia (SSLNGC), rispetto a quanto attualmente autorizzato. Questo si tradurrà in una maggiore frequenza di tali operazioni. In particolare, il passaggio a 122 accosti porterà la frequenza di arrivo delle SSLNGC ad una ogni 3 giorni circa. Questa tipologia di variazione non comporterà l'introduzione di nuove sorgenti sonore sottomarine rispetto all'assetto già autorizzato, ma una maggiore frequenza di tale contributo. Nell'ambito dello studio di impatto ambientale la valutazione della significatività complessiva dell'impatto (SIA) è stata valutata come Alta in considerazione della sensibilità del ricettore (cetacei), infatti è stato ritenuto di adottare specifiche misure di mitigazione. Ai fini della SINCA e dello SIA è stato considerato come i potenziali effetti sui cetacei connessi al rumore generato dalle navi in fase di accosto si limiteranno ad effetti comportamentali nelle immediate vicinanze della nave. Tenendo conto della presenza di cetacei, ed in particolar modo *Tursiops truncatus*, all'interno del pSIC, considerando la capacità dei cetacei ad adattarsi alle variazioni del rumore di fondo in ambiente marino (o comunque ad allontanarsi nel caso di situazioni di potenziale criticità) si sottolinea l'importanza di adottare le misure di mitigazione previste (Paragrafo 3.5.1.5 della SINCA)”.*

Il Settore conclude il proprio parere come segue:

Sulla base delle informazioni fornite e dei successivi approfondimenti istruttori, è possibile concludere che le incidenze rilevate sono da considerarsi non significative, a condizione che siano messe in atto le seguenti misure di



mitigazione, che sono già contenute nel documento di SINCA:

- l'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno No. 137/2013 impone che all'interno delle 4 miglia dal Terminale, la velocità di transito di qualsiasi imbarcazione non potrà essere superiore ai 10 nodi. Inoltre, tutte le operazioni di accosto dovranno essere condotte in condizioni di massima sicurezza e pertanto a velocità estremamente limitate.

- l'Ordinanza No. 6/2014 sulla Sicurezza alla navigazione, impone inoltre, per le navi in allibito, una velocità massima di 6 nodi entro le 2 miglia nautiche dal Terminale.

Tali misure che consentono la regolazione della velocità di navigazione comportano una riduzione della rumorosità. Inoltre, relativamente al rischio di collisione con i mammiferi marini e in particolare con specie quali il tursiopo o eventuali altri cetacei di piccole e medie dimensioni, caratterizzate da elevata agilità in ambiente marino, l'adozione di velocità ridotte è una misura atta a rendere minimo tale rischio.

Particolare attenzione andrà posta anche nell'avvistamento dei cetacei nei dintorni del terminale. La LNG Guardian essendo un mezzo a supporto del Terminale dedicato proprio alla sorveglianza e al monitoraggio dell'area di interdizione alla navigazione e alle aree limitrofe, in caso di avvistamenti dei cetacei, effettuerà la compilazione della scheda cetacei dell'Istituto idrografico della Marina comunicando l'eventuale avvistamento e allertando, tramite il Terminale, le navi in arrivo e partenza dal Terminale, al fine di ridurre il rischio di eventuali collisioni.

Pertanto si ravvisa l'importanza di segnalare tali avvistamenti anche nelle relazioni di monitoraggio di cui alla prescrizione n.7 del Provvedimento Prot. DVA-2010-0025280 del 20/10/2010".

4.2 Settore Autorizzazioni Ambientali

Il Settore, nel contributo istruttorio 05/08/2021 (prot. n. 318736) espresso sulla documentazione iniziale aveva richiesto dei chiarimenti ai quali il Proponente ha risposto puntualmente nella documentazione integrativa. Pertanto, il contributo istruttorio del 16/02/2022 (prot. n. 0063102) espresso sulla documentazione integrativa, prende atto di quanto dichiarato dal Proponente in merito agli aspetti progettuali, la componente *atmosfera* e quella legata al *suolo, sottosuolo*. In particolare, tiene conto e sottolinea quanto segue.

- In merito agli aspetti progettuali, il Settore chiedeva:

“**a)** preso atto di quanto prescritto all'art 1 “Condizioni ambientali” del vigente Decreto n. 229 del 27/07/2020 e nel sopra citato Parere del 06/12/2019, come da precedenti punti 1), 2) e 3), e come da motivazioni sinteticamente riportate al precedente punto 4), devono essere chiarite quali sono le condizioni ambientali eventualmente mutate che permettono di avanzare la richiesta di un incremento del traffico navale”.

Nel prendere atto di quanto dichiarato dal Proponente nella documentazione integrativa presentata, il Settore “ritiene che gli elementi integrativi forniti in relazione al “le condizioni ambientali eventualmente mutate che permettono di avanzare la richiesta di un incremento del traffico navale” afferiscano unicamente alla sfera regolamentatoria e strategica di approvvigionamento”;

“**b)** deve essere chiarito e giustificato il reale incremento numerico del traffico navale, stante che il vigente Decreto n 229/2020 prescrive un numero massimo di 59 accosti, indipendentemente se trattasi di navi metaniere oppure di SSLNGC, e comunque con un numero massimo di accosti di SSLNGC pari a 41 e non a 59 come dichiarato dal Proponente, e ricordando – inoltre - che ogni nave metaniera richiede il supporto di 3 rimorchiatori mentre ogni SSLNGC richiede il supporto di 1 rimorchiatore, per cui il numero massimo di 59 accosti corrisponderebbe – allo stato attuale - ai due scenari “limite” di un traffico navale di 154 natanti (41 SSLNGC con 41 rimorchiatori + 18 metaniere con 54 rimorchiatori) oppure di 236 natanti (59 metaniere con 177 rimorchiatori)”.

Il Settore prende atto che il Proponente, in risposta “concorda nel dichiarare che lo scenario “limite” (massimo di esercizio) attualmente autorizzato prevede il possibile traffico navale massimo di 236 natanti, e indica in 480 natanti il nuovo scenario “limite” (massimo di esercizio) richiesto”;

“**c)** in riferimento al precedente punto 6), deve essere chiarito il reale aumento della frequenza totale di accosto , stante che il vigente Decreto n 229 del 27/07/2020 prescrive“ .. la frequenza massima di 1 nave ogni 6 giorni”, mentre il presente progetto indica che i “...traffici marini del servizio Small Scale, ... potranno ... avere luogo potenzialmente ogni 3 giorni circa”, sottolineando inoltre che la “distribuzione annuale ... chiaramente è influenzata dalla stagionalità delle condizioni meteo marine”, per cui la frequenza di accosto dei soli SSLNGC (ogni 3 giorni) sembrerebbe essere doppia di quella totale di tutti gli accosti attualmente autorizzati (ogni 6 giorni) . Il Proponente dovrà perciò indicare con chiarezza la frequenza totale (metaniere + SSLNGC) di accosto , media e massima nei vari periodi dell'anno, in funzione della “stagionalità delle condizioni meteo marine”. In riferimento a ciò, il Proponente dovrà inoltre fornire i dati utilizzati per il calcolo del numero massimo di carichi SSLNG dal Terminale, indicato pari a 122, relativamente al “numero minimo di giorni tra due slot da 155,000 mc”, al “numero di giorni all'anno necessari per le manutenzioni dell'impianto” ed alla “non contemporaneità delle



operazioni di allibio con metaniere convenzionali”, in quanto tali informazioni risultano essenziali al fine della determinazione della frequenza totale di accosto”.

Il Settore rileva che il “Proponente dichiara che la frequenza reale di accosto delle sole SSLNGC, essendo influenzata anche dalla stagionalità delle condizioni meteo marine (oltre che dalla stima della durata della operazione di scarico di GNL su SSLNG e dai fattori sopra richiamati), risulta variabile da un valore mensile minimo di 5,5 (nel mese di febbraio) ad un valore massimo mensile di 14,8 (nei mesi di giugno ed agosto), potendo così arrivare anche ad essere pari a 1 accosto ogni 2 giorni nei mesi estivi” e che “non fornisce la valutazione richiesta di “frequenza totale (metaniere + SSLNGC) di accosto”, limitandosi alle sole SSLNGC, pertanto “prende atto di quanto dichiarato dal Proponente, sottolineando però che non ha risposto pienamente a quanto richiesto”;

“d) in riferimento ai precedenti punti 4) e 7), dove si sottolinea che nel citato Parere del 06/12/2019 viene dichiarato che “...il progetto prevede non solo il downloading ma anche il uploading del GNL dalle SSLNGC...”, come giustificato nell’ambito dello stesso Parere “...al fine di garantire le attività di mantenimento in funzione del Terminale, nel caso lo stesso non abbia utenti per lunghi periodi”, e come riconfermato anche nella documentazione del progetto di cui in oggetto, il Proponente deve chiarire quanto dichiarato relativamente all’arrivo delle SSLNGC in modalità esclusivamente “scarica”, da cui la valutazione di non aggravio del preesistente livello di rischio per il terminale”.

Il Settore rileva che il “Proponente conferma che “Il Terminale FSRU Toscana è autorizzato ad effettuare sia operazioni di down loading, sia di up loading del GNL dalle SSLNGC”, dichiarando che le operazioni di trasferimento di carico dalla SSLNG-C al Terminale, che “avverrebbero ...unicamente con i serbatoi del FSRU con un basso grado di riempimento”, e “principalmente quando il terminale è in condizioni di “holding mode” (non viene effettuata la rigassificazione)”, avranno luogo “saltuariamente”, essendo “tale opzione, in particolare, ... prevista al fine di garantire l’acquisto di GNL necessario per le attività di mantenimento in funzione del Terminale, nel caso lo stesso non abbia utenti per lunghi periodi”. Inoltre rileva che il Proponente dichiara che non vi è aggravio del rischio in quanto la modifica del numero di accosti “non comporta variazione del quantitativo delle sostanze pericolose presenti in Stabilimento...”, “non comporta il cambio di destinazione di un serbatoio di stoccaggio...”, “non comporta l’introduzione di nuove tipologie o modalità di accadimento, di incidenti ipotizzabili che risultano più gravosi 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”. Il Settore “prende atto di quanto dichiarato dal Proponente, sottolineando però che non è stata fornita una stima del numero annuale prevedibile di operazioni di loading del GNL alle SSLNGC, né è stato fatto cenno all’effetto che l’aumento considerevole del numero di traffici connessi all’esercizio dell’opera potrebbe avere sulla possibile frequenza degli accadimenti medesimi”.

“e) in riferimento a quanto indicato al precedente punto 4), dove si sottolinea che nel citato Parere del 06/12/2019 viene dichiarato che “...l’analisi del traffico marino dovrebbe includere anche ipotesi razionali di provenienza e destinazione delle navi SSLNGC...”, il Proponente deve presentare anche il suddetto studio, come suggerito dal citato Parere, anche in considerazione dell’elevato numero di nuovi accosti di SSLNGC richiesto”.

Il Settore rileva che, come nel punto a), il Proponente indica come principali corridoi di traffico quello “... percorso principalmente da navi in transito tra Livorno e La Spezia/Marina di Massa” e quello “in entrata/uscita dal porto di Livorno e diretto verso Genova/Savona o Francia/Spagna”, dichiarando altresì che “... La provenienza e la destinazione delle navi legate al servizio di SSLNG, tuttavia, non è stata al momento ancora definita, anche in considerazione del fatto che attualmente il mercato legato a tale servizio è ancora in una fase iniziale di sviluppo...”. Il Settore prende atto di quanto dichiarato dal Proponente.

- In merito alla componente ambientale atmosfera, il Settore chiedeva:

“A) il Proponente deve effettuare il calcolo delle nuove sorgenti emissive considerando le fasi operative di esercizio come dettagliate nel sopra citato Parere del 06/12/2019, e di seguito indicate:

“Manovra”: 1 h

“Ormeggio”: 1 h

“Connessione manichette e test ESD a caldo”: 2 h

“Raffreddamento e test ESD a freddo”: 1 h

“Carico/Scarico GNL, variabile a seconda della taglia e del loading/unloading rate della SSLNGC”: 8-10 h

“Riscaldamento e spurgo manichette”: 1 h

“Disconnessione manichette”: 1 h

“Disormeggio e Allontanamento”: 1 h”

Il Proponente dichiara di avere raggruppato le varie fasi operative in modo differente da quanto indicato nel Parere del 06/12/2019, esattamente come segue, in quanto “le condizioni emissive non variano tra una sottofase e l’altra”:

- Manovra e Ormeggio (1 h + 1 h), corrispondenti alla somma di “Manovra (1h) + “Ormeggio (1h);



- “Connessione, Carico e Disconnessione” (15 h), corrispondenti alla somma delle fasi di “Connessione manichette e test ESD a caldo” (2 h), “Raffreddamento e test ESD a freddo” (1 h), “Carico/Scarico GNL, variabile a seconda della taglia e del loading/unloading rate della SSLNGC” (8-10 h), “Riscaldamento e spurgo manichette” (1 h), “Disconnessione manichette” (1h).

Il Settore prende atto di quanto dichiarato dal Proponente.

“**B)** Il Proponente deve fornire chiarimenti sulla motivazione della non considerazione della fase di “Avvicinamento dal/al porto” per le 122 SSLNGC. Inoltre, in considerazione di quanto indicato al precedente punto b), il Proponente deve fornire il corretto valore del nuovo contributo emissivo annuo totale, dovuto all’incremento dello specifico traffico navale, con riferimento agli scenari dettagliati al suddetto punto b), verificando il rispetto del limite emissivo totale annuo autorizzato”.

Il Proponente dichiara di non aver considerato tale fase nella stima del contributo emissivo in quanto “al momento non è possibile definire con esattezza i porti di provenienza e destinazione delle navi adibite al servizio di SSLNGC”. Il Settore ne prende atto; inoltre, il Proponente dichiara che “Il Terminale presenta 2 punti di Emissione “E1” e “E2”, costituiti dalle due linee di scarico fumi separate, una per ogni caldaia, convergenti in un unico camino dotato di setto centrale” e, indicando un funzionamento annuo di 350 giorni (considerando 15 giorni annui di manutenzione) pari a 8400 ore/anno, stima un valore emissivo totale annuo di NOx del Terminale pari a 52,8 tonn/anno, tale valore è dichiarato rimanere invariato indipendente dal numero di approdi. Nella nuova configurazione autorizzativa richiesta (“Terminale + 59 Metaniere + 59x3 Rimorchiatori metaniere + 122 SSLNG-C + Rimorchiatori SSLNG-C + 1 Nave Sorveglianza”) si stima una emissione totale annua di NOx pari a 95,3 t/anno (versus 76,7 tonn/anno nella configurazione attualmente autorizzata considerata dal Proponente e costituita da “Terminale + 59 Metaniere + 59x3 Rimorchiatori metaniere + 1 Nave Sorveglianza”) a fronte di un valore limite emissivo autorizzato pari 100 tonn/anno.

Il Settore prende atto di quanto dichiarato dal Proponente. “sottolineando la necessità che sia soggetto a monitoraggio periodico, da laboratorio accreditato, il punto emissivo dichiarato e che vengano comunque effettuate campagne di monitoraggio sulle aree di maggiore ricaduta degli inquinanti, sia in riferimento all’inquinante NOx, stante il valore totale stimato molto prossimo al valore massimo totale autorizzato e stante gli assunti dichiarati in tale valutazione (ad es “il contributo emissivo di NOx del terzo rimorchiatore è imputabile alla sola fase di ormeggio ed è pari all’1,6% rispetto al totale (10 t/anno). Il valore è calcolato moltiplicando la frazione di utilizzo del terzo rimorchiatore rispetto alle ore totali di utilizzo degli altri rimorchiatori... Tale valore è sovrastimato in considerazione della minore potenza di tiro del terzo rimorchiatore rispetto ai primi due...”), sia in riferimento a tutti gli inquinanti potenzialmente presenti”. Per tale aspetto si rimanda all’Autorizzazione Integrata Ambientale di competenza ministeriale.

- In merito alla componente ambientale ambiente idrico, suolo e sottosuolo, il Settore chiedeva:

“1. In considerazione di quanto indicato al precedente punto b), il Proponente deve fornire il corretto valore del nuovo contributo di prelievo/scarico annuo totale, dovuto all’incremento dello specifico traffico navale, con riferimento agli scenari dettagliati al suddetto punto b)” Il Proponente conferma la stima di un quantitativo di prelievo e scarico di acqua di mare, nella nuova configurazione autorizzativa richiesta, pari a 98.820 mc/anno (versus un quantitativo pari a 33.210 mc/anno nella configurazione attualmente autorizzata); inoltre, propone un monitoraggio dello scarico con cadenza trimestrale da operatori interni ed annuale da laboratorio esterno accreditato, con riferimento al solo parametro “Cloro attivo libero”.

Nella documentazione integrativa presentata il Proponente ha confermato la stima di un quantitativo di prelievo e scarico di acqua di mare, nella nuova configurazione autorizzativa richiesta, pari a 98.820 mc/anno (versus un quantitativo pari a 33.210 mc/anno nella configurazione attualmente autorizzata); inoltre, propone un monitoraggio dello scarico con cadenza trimestrale da operatori interni ed annuale da laboratorio esterno accreditato, con riferimento al solo parametro “Cloro attivo libero”.

Il Settore prede atto di quanto dichiarato dal Proponente, “ricordando che, in accordo a quanto descritto nel Parere n 3216 del 06/12/2019, tale acqua viene utilizzata “per la protezione dello scafo in caso di rilascio di gas durante la fase di scarico di GNL. Le acque di cortina confluiranno in mare tramite lo scarico discontinuo “SF31-Cortina manichetto lato sinistro” per una portata massima pari a circa 54 mc/h”, si segnala che tale scarico costituisce scarico industriale, e pertanto dovranno essere comunque rispettati tutti i valori limite della Tab 3 dell’Allegato 5 alla Parte Terza del D.Lgs 152/06 per scarico fuori fognatura, ed il refluo di scarico industriale dovrà essere soggetto a monitoraggio periodico, da laboratorio accreditato, in riferimento a tutti gli inquinanti potenzialmente presenti”.

4.3 Settore Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamenti e Bonifiche

Il Settore, nel proprio contributo del 04/08/2021 (prot. n. 317626) espresso sulla documentazione iniziale esprime parere favorevole in considerazione degli aspetti di competenza rappresentati dall’Energia e la Qualità dell’aria.



In particolare, in merito all'Energia, il Settore prende in esame il PAER 2015, la SEN 2017 e il più recente “*Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030*”, trasmesso alla UE nel gennaio 2020, che richiama il ruolo del GNL nella diversificazione approvvigionamenti e nei trasporti marittimi e stradali pesanti e conclude che “*Lo sviluppo dell'utilizzo diretto del GNL è obiettivo della pianificazione energetica in sintonia con politiche di riduzione degli inquinamenti e della pianificazione delle reti di trasporto.*”

D'altronde una infrastrutturazione per l'utilizzo diretto del GNL non può che partire considerando i terminali esistenti di GNL (OLT fra i soli tre oggi esistenti in Italia e secondo come capacità) e i porti della rete TEN-T (fra cui Livorno).

Risulta quindi prioritario rispetto a tali obiettivi valutare lo sviluppo dei terminali per l'uso diretto di GNL”

Per quanto riguarda la Qualità dell'aria, il Settore ricorda che nelle attività ricadenti nei comuni appartenenti alle aree di superamento di cui alla D. 1182/2015, è necessario che siano attuate necessarie misure di mitigazione e/o contenimento relativamente all'inquinante oggetto della criticità e dei suoi precursori e pertanto propone una raccomandazione relativa all'applicazione delle MTD nella successiva procedura autorizzatoria che viene recepita nelle raccomandazioni finali del Rapporto Istruttorio.

4.4 Settore Attività faunistico venatoria, pesca dilettantistica, pesca in mare e rapporti con i gruppi di Azione locale della pesca (Flags)

Nel contributo istruttorio fornito il 03/08/2021 (prot. n. 314868) espresso sulla documentazione iniziale il Settore esprime un parere favorevole.

4.5 ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS

L'Agenzia, nel proprio contributo istruttorio del 11/08/2021 (prot. n. 0324623), espresso sulla documentazione iniziale, ritiene che il progetto di modifica in oggetto possa risultare compatibile dal punto di vista ambientale a condizione di rispettare determinate condizioni ambientali in merito al rumore sottomarino; inoltre ritiene opportuno che il proponente approfondisse determinati elementi tecnici (anche se non di stretta competenza dell'Agenzia in questa sede) inerenti il Rischio Industriale, da depositare in sede di CTR. Tale richieste di approfondimento sono state anticipate al proponente già nella proposta richiesta di integrazioni avanzata dallo scrivente Settore al MiTE con nota prot. 0343280 del 02/09/2021.

Nello stesso contributo istruttorio l'Agenzia inoltre segnala che, “*qualora il procedimento dovesse concludersi positivamente, la Prescrizione n. 3 imposta al termine del precedente procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (Determinazione direttoriale MATTM n. 229/2020 [ID_VIP: 4570], con il relativo parere della CTVIA n. 3216/2019) dovrà necessariamente essere sottoposta a revisione, fissando eventualmente un nuovo limite massimo agli accosti consentiti alle bettoline “SSLNG - Carriers”.*”

Per quanto riguarda gli ecosistemi, l'Agenzia ritiene soddisfacente quanto riportato nel SIA e nel SINCA in merito alle misure di mitigazione dei possibili impatti e osserva che, *sebbene la variante di progetto preveda l'incremento del numero di accosti (fino a 122 all'anno), questo non sembra tradursi in un maggior impatto (numero di mezzi presenti contemporaneamente presso il terminale) relativamente alla matrice ambientale in oggetto, ma solo in una maggiore frequenza di arrivo (circa 1 ogni 3 giorni in più a quanto già previsto).*

Per quanto riguarda l'atmosfera, l'Agenzia evidenzia che la documentazione esaminata ricalca l'impostazione adottata negli studi già depositati dal proponente nei precedenti procedimenti di VIA ed in particolare nell'ultima verifica di assoggettabilità a VIA conclusa con Determinazione direttoriale MATTM n. 229/2020, segnalando che, nonostante l'aumento del rateo emissivo su base annuale stimato per il complesso delle operazioni, il rateo emissivo futuro risulterebbe ancora inferiore al limite annuale di 100 t/anno fissato con la precedente Determinazione direttoriale MATTM DVA-2012-0023531, [ID_VIP: 1973] e riconfermato con i provvedimenti successivi.

Infine, sul Clima acustico e in particolare sul rumore subacqueo e gli impatti su fauna marina, l'Agenzia ha chiesto alcune integrazioni che sono state riportate nella proposta richiesta di integrazioni avanzata dallo scrivente Settore al MiTE con nota prot. 0343280 del 02/09/2021.

Nel proprio contributo istruttorio del 11/02/2022 (prot. n. 055024), espresso sulla documentazione integrativa, l'Agenzia, nel confermare i contenuti del contributo iniziale del 11/08/2021 (prot. n. 324623), esprime un parere favorevole a condizione che vengano rispettate alcune prescrizioni ambientali in merito alla componente rumore sottomarino che vengono recepite nel quadro prescrittivo finale del presente Rapporto Istruttorio.

Inoltre prende atto di quanto riportato nella documentazione integrativa, osservando che per quanto di competenza sono stati forniti i chiarimenti richiesti sul rischio industriale.

4.6 Capitaneria di Porto di Livorno

La Capitaneria, nel contributo istruttorio del 04/08/2021 (prot. n. 316765) espresso sulla documentazione iniziale e



confermato dalla successiva nota del 18/02/2022 (prot. n. 66057) sulla documentazione integrativa, riferisce che non si rilevano aspetti tecnico istruttori da evidenziare, di propria competenza e che “*Ad ogni buon fine si rappresenta che eventuali contributi relativi a materie di specifica competenza afferenti, più in particolare, aspetti di sicurezza della navigazione, verranno formulati nell’ambito di paritetiche istruttorie, relative alla medesima richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG, per le quali la scrivente Autorità Marittima è stata già interessata dai Ministeri della Transizione Ecologica e delle Infrastrutture e mobilità sostenibili*”.

4.7 Comune di Pisa

Il Comune, potenzialmente interessato solo dagli impatti del progetto in esame, nel proprio contributo istruttorio del 27/08/2021 (prot. n. 338090) espresso sulla documentazione iniziale, rileva quanto segue:

“In merito agli aspetti ambientali è stato evidenziato che l’Amministrazione negli anni si è impegnata a mantenere alta l’attenzione sul santuario Pelagos, affinché il protocollo fosse rispettato in modo formale e sostanziale. Come è noto le particolari caratteristiche chimico-fisiche indotte dalla morfologia e dalla circolazione delle acque rendono il tratto di mare tra Sardegna, Toscana, Liguria, Principato di Monaco e Francia una delle zone più ricche di vita del Mediterraneo. Ci sono voluti quasi venti anni per giungere alla creazione del Santuario Pelagos esecutivo con la Legge n. 391 dell’11 ottobre 2001. Allo scopo di rispettare tutti gli animali presenti nel Santuario Internazionale dei Cetacei, la prima regola che impone il protocollo Pelagos è quella di non disturbarli, non intralciare il normale spostamento dei cetacei, né modificarne il comportamento, non fare rumori che possano infastidire o spaventare gli animali. La richiesta di accosti aggiuntivi di fatto è un incremento di traffico. L’attuale situazione vede un traffico di metaniere per l’approvvigionamento del GNL per un massimo complessivo di n. 59 accosti annui di navi con capacità fino a 155.000 mc. Oggi si richiede di autorizzare, oltre alle attuali 59 navi, un incremento massimo di 122 arrivi annui di Small Scale LNG Carriers (SSLNGC), navi con capacità di carico compresa tra 3.000 mc a 15.000 mc, ed un incremento dei rimorchiatori durante le operazioni di attracco con le SSLNGC (massimo n. 122). La conseguenza di questo è un evidente incremento del rumore sottomarino da mezzi navali, in aperto contrasto con l’impegno assunto dal Comune firmatario della Carta Pelagos. Responsabilità dell’Amministrazione è evitare di aumentare il rumore antropico indotto dal traffico marittimo dato che è noto che numerose specie di pesci e di mammiferi marini sono molto sensibili ai suoni e dipendono da questi per orientarsi, trovare nutrimento, localizzare un partner, evitare i predatori e comunicare. L’ufficio si esprime come segue: pur comprendendo che la diffusione dell’utilizzo del GNL non può che abbattere la diffusione delle emissioni di CO2 in atmosfera, qualsiasi modifica che preveda un incremento dell’attuale traffico marittimo crea impatti in aperto contrasto con le direttive della carta Pelagos e per queste ragioni, vista la documentazione prodotta, in merito al contributo da emettere, si ritiene di esprimere parere non favorevole alla richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG in quanto potenzialmente in grado di aggravare una situazione già fortemente complessa e pregiudicata da un punto di vista ambientale. Nel caso fosse comunque espresso un parere favorevole, da parte del titolare del procedimento, si ritiene necessario che siano valutate eventuali misure di compensazione non strettamente riferibili al progetto che possano essere adottate per contenere gli impatti indotti dalla proposta, quali ad esempio la riqualificazione ambientale di un’area all’interno dell’abitato di Tirrenia (Pisa) denominata Ciclilandia, affinché sia resa fruibile alla cittadinanza come parco pubblico. Infine, si chiede alla Regione di invitare il Segretariato permanente del Santuario Pelagos a rafforzare il dialogo con le compagnie di trasporto marittimo che operano nella zona, per persuaderle a utilizzare meccanismi sempre più efficaci per attutire il rumore delle navi”.

Il Comune di Pisa non si è successivamente espresso sulle integrazioni depositate dal proponente.

4.8 Comune di Collesalveti

Il Comune, potenzialmente interessato solo dagli impatti del progetto in esame, nel contributo istruttorio del 03/03/20221 (prot. n. 87095) espresso su tutta la documentazione depositata, rileva che “non si ravvisano elementi ostativi o di aggravio per il pronunciamento FAVOREVOLE del procedimento di VIA per la modifica/estensione del progetto Terminale di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana" approvato”;

4.9 Comune di Livorno

Il Comune, interessato territorialmente dal progetto in esame, nel contributo istruttorio del 11/08/2021 (prot. n. 324740) espresso sulla documentazione iniziale, rileva quanto segue in relazione a:

- Aspetti di competenza del Settore Ambiente e Verde - Ufficio Bonifica e sostenibilità ambientale:

“Valutata la documentazione trasmessa e disponibile sulla rete pubblica, si prende atto che la modifica proposta con comporta un riassetto strutturale dell’impianto offshore, ma un incremento del numero di accosti delle bettoline per il trasporto di GNL come combustibile liquido. Tuttavia, come riportato nel S.I.A., l’intervento ha delle



ripercussioni sull'ambiente in termini di emissioni in atmosfera e di emissione del rumore. Per tale problematica questa A.C. si rimette alle determinazioni di merito del competente Ente preposto alle valutazioni sui siti protetti. Inoltre si fa presente che nelle valutazioni ambientali affrontate dal proponente non sono state valutate tutte le fasi del processo che si vengono a generare con un importante incremento del servizio di SSNLG. Infatti la possibile distribuzione del GNL liquido attraverso depositi costieri, e successivo trasporto su ruote fino alla catena di distribuzione del combustibile può comportare delle ripercussioni sull'ambiente "a terra" che costituisce un elemento del processo a seguito della modifica proposta. Si fa comunque presente che, attualmente, non risultano attivi nel territorio di competenza di questa A.C. depositi costieri autorizzati a tal fine. Agli atti risulta comunque avviato l'iter di approvazione per la realizzazione di un deposito di GNL in area portuale,"

- Aspetti di competenza del Settore Ambiente e Verde - Ufficio Difesa del territorio, energie rinnovabili e contrasto ai cambiamenti climatici

"Analizzata la documentazione presentata si fa presente che il terminale Offshore risulta collocato:

- all'interno del "Santuario per i mammiferi marini" (Santuario Pelagos), un'area naturale marina protetta internazionale nata da un accordo tra Italia, Principato di Monaco e Francia per la protezione dei mammiferi marini che lo frequentano;

- all'interno del nuovo Sito di Interesse Comunitario (S.I.C.) IT5160021 denominato "Tutela del Tursiops truncatus" istituito con D.G.R. n. 2 del 14 gennaio 2020;

- in prossimità (a circa 10 Km) dell'area Marina protetta "Secche della Meloria";

- in prossimità (a circa 16 Km) del "Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano" - Isola di Gorgona che costituisce anche sito Natura 2000 – ZSC e ZPS coincidenti.

Preso atto delle valutazioni degli impatti sull'ambiente e degli interventi di mitigazione proposti, come riportate nel S.I.A. si evidenzia che questi ultimi risultano talvolta non sufficientemente efficaci soprattutto per la riduzione del disturbo del rumore sulle specie marine protette e sui rischi di collisione di cetacei e tartarughe marine, derivanti dall'intensificazione del numero dei viaggi delle navi da e verso il terminale. Per tali aspetti si rimanda comunque alle specifiche valutazioni da parte degli Enti di competenza in tale ambito."

- Aspetti di competenza del Settore Urbanizzazioni, Infrastrutture e Mobilità – Ufficio Mobilità Urbana Sostenibile

"Il progetto relativo alla modifica del Terminale di rigassificazione è teso ad aumentare il numero di piccole navi bettoline portandole, rispetto a quanto già autorizzato, da n. 41 a n. 122 accosti/anno. Come descritto nella documentazione presentata, le modifiche al progetto riguardano tutte operazioni che si svolgono a mare.

Gli aspetti di competenza della mobilità urbana saranno considerati in fase di valutazione delle istanze relative alla realizzazione di eventuali depositi costieri di GNL richieste nell'area di competenza di questa Amministrazione Comunale."

- Aspetti di competenza del Settore Urbanistica, programmi complessi e porto – Ufficio Pianificazione gestione e attuazione strumentazione urbanistica

"[...] Facendo riferimento ai contenuti ed alle argomentazioni esposti nella documentazione presentata l'Ufficio scrivente non rileva elementi di propria competenza."

- Aspetti di competenza del Settore Protezione Civile e Demanio – Ufficio Protezione Civile

Allega la nota dell'Ufficio Protezione Civile (prot. n. 91656 del 29/07/2021) che si riporta: "In relazione agli aspetti di competenza, si prende atto di quanto dichiarato dal proponente in merito al non aggravio di rischio rispetto allo stato attualmente autorizzato. Conseguentemente, si esprime parere favorevole all'attuazione del progetto, ai soli fini del procedimento di cui trattasi, all'aumento del numero di accosto per il servizio di Small Scale LNG. Quanto sopra, ferme restando le determinazioni che saranno assunte dal CTR nel procedimento di esame del nuovo rapporto di sicurezza presentato dal proponente nel maggio 2021."

Come evidenziato in premessa, con nota del 18/02/2022 (prot. n. 66084), il Comune di Livorno ha chiesto una proroga di 15 giorni per il rilascio del proprio parere in quanto ha ritenuto indispensabile l'acquisizione del parere del Centro Interuniversitario di Biologia Marina (CIBM) di Livorno, motivazione che il Settore regionale scrivente, con nota del 22/02/2022 (prot. n. 71387), ha accolto prorogando i termini per il parere richiesto.

Con nota del 16/03/2022 (prot. n. 0108593), il Comune ha inviato il proprio contributo finale, espresso sulla documentazione integrativa, allegando il parere del CIBM nel frattempo acquisito.

In tale parere, il CIBM evidenzia il ruolo svolto per conto della OLT Offshore LNG Toscana S.p.A. regolarmente dal 2012 che consiste in una "attività di monitoraggio dell'ambiente marino, secondo quanto previsto dal Piano di Monitoraggio dell'Ambiente Marino prescritto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con Decreto VIA. Tale piano consente di indagare dal punto di vista chimico, biologico ed eco-tossicologico la matrice ambientale acqua ed i sedimenti dell'area interessata dal Terminale", tali dati vengono inviati alla Società OLT, al MATTM (oggi MiTE) e ad ISPRA per le verifiche di competenza. Il CIBM fa inoltre presente che "ha realizzato una prima campagna di "bianco", ovvero prima dell'arrivo del Terminale avvenuto nel 2012-2013, per identificare lo stato ambientale dell'area interessata dalla futura ubicazione dello stesso e da allora, ogni anno, ha



in carico di effettuare 4 campagne di monitoraggio in corrispondenza all'area del Terminale. Allo stato attuale, pertanto, CIBM può vantare una conoscenza approfondita dello stato di qualità dell'ambiente marino di interesse anche in relazione all'evoluzione delle attività antropiche avutesi negli anni in tale area. Nello specifico i monitoraggi ambientali effettuati per OLT hanno sempre evidenziato l'assenza di criticità per tutti gli aspetti indagati (colonna d'acqua, sedimenti, rumore, monitoraggio dei cetacei). Da sottolineare che anche dall'analisi dei risultati ottenuti negli anni non sono emerse variazioni significative nelle matrici biotiche ed abiotiche indagate, correlabili alla presenza del Terminale (confronto con la fase di bianco) e non sono stati mai evidenziati rischi specifici per l'ecosistema marino dovuti all'attività dello stesso". In conclusione, in seguito alla richiesta dall'Amministrazione Comunale, il CIBM esprime le proprie valutazioni di merito evidenziando che "il progetto proposto da OLT riguarda il solo incremento di navi (fino a 122) finalizzate al servizio Small Scale già autorizzato e pertanto alla sola variazione del traffico marittimo e non ad interventi sul Terminale stesso. Pertanto, considerando:

- lo stato attuale dell'area di intervento,
- gli esiti dei monitoraggi svolti in questi anni sia nell'area circostante il Terminale, sia nello specchio di mare più ampio contiguo,
- che il progetto presentato riguarderà unicamente un incremento del traffico in arrivo e partenza dal Terminale
- che l'incremento del traffico è stato stimato in circa lo 0.55% rispetto ai volumi di traffico dell'area (come si evince dalla documentazione inviata) per la scrivente".

Pertanto, il CIBM rileva che, dal punto di vista ambientale, è ragionevole ritenere che l'aumento del numero degli accosti richiesto da OLT non comporterà alcuna variazione dello scenario rispetto alla configurazione attualmente autorizzata".

Il Comune di Livorno, nel contributo finale del 16/03/2022, a seguito della riunione del Nucleo Unificato Comunale di Valutazione (NUCV), valutata la documentazione trasmessa e alla luce di quanto riportato nel parere del CIBM, fa presente quanto segue:

"- si prende atto delle valutazioni del CIBM in merito agli impatti sull'ambiente marino derivanti dalla modifica proposta.

- si ritiene che non siano auspicabili ulteriori incrementi futuri nel numero degli accosti, tenuto conto che nel parere del CIBM si evidenzia che l'incremento del traffico proposto sia ritenuto esiguo rispetto ai volumi di traffico dell'area;

- si conferma quanto già emerso nella riunione del 07.02.2022 ovvero di ritenere comunque necessario il coinvolgimento, nel procedimento in oggetto, del Segretario Permanente dell'Accordo Pelagos e del Ministero della Transizione ecologica – Direzione Generale per il Mare e le Coste, in qualità di referente per la parte italiana, per l'espressione di un contributo, in quanto soggetti direttamente coinvolti ed interessati alla modifica proposta."

5. Valutazioni istruttorie

L'istruttoria condotta ha messo in evidenza che la modifica richiesta non comporta alcuna modifica strutturale al Terminale rispetto al progetto autorizzato con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare n. 229 del 27 luglio 2020 di Esclusione dalla VIA, e con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico (MISE) dell'8 ottobre 2020 per la realizzazione delle modifiche necessarie per l'implementazione del servizio di Small Scale LNG (SSLNG) per l'utilizzo del GNL come combustibile per il trasporto marittimo e terrestre, tramite metaniere di piccola-media taglia.

A) Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA)

Si dà atto del parere espresso dal competente Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare" del 11/08/2021 (prot. n. 0324867), che si propone alla Giunta Regionale di trasmettere alla Direzione Generale Valutazioni Ambientali (VA) del MiTE, competente a esprimere gli esiti della VInCA ricompresa nella VIA statale in esame ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006.

Il Settore si è espresso sulla documentazione iniziale ed in particolare sullo Studio di Impatto Ambientale (SIA) e sullo Studio di Incidenza Ambientale (SINCA) presentati, evidenziando quanto segue:

"... l'area di intervento è ubicata all'interno del sito della rete Natura 2000, proposta SIC IT5160021 "Tutela del Tursiops truncatus", che è stato designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020. Inoltre l'intero pSIC IT5160021 si trova all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo "Pelagos", un'area marina protetta che include entro i propri confini le isole dell'arcipelago toscano.

ISTRUTTORIA



Le modifiche introdotte nel presente progetto potrebbero comportare, relativamente alla specie presenti nell'area di intervento: mammiferi marini e tartarughe marine, degli impatti in termini di rumore sottomarino.

Il progetto potrebbe avere effetti perturbativi sulle specie sensibili a causa di emissioni sonore sottomarine dal Terminale in esercizio e dai mezzi connessi. Il progetto in esame prevede un incremento nel numero annuo di accosti delle metaniere di piccola taglia (SSLNGC), rispetto a quanto attualmente autorizzato. Questo si tradurrà in una maggiore frequenza di tali operazioni. In particolare, il passaggio a 122 accosti porterà la frequenza di arrivo delle SSLNGC ad una ogni 3 giorni circa. Questa tipologia di variazione non comporterà l'introduzione di nuove sorgenti sonore sottomarine rispetto all'assetto già autorizzato, ma una maggiore frequenza di tale contributo.

Nell'ambito dello studio di impatto ambientale la valutazione della significatività complessiva dell'impatto (SIA) è stata valutata come Alta in considerazione della sensibilità del ricettore (cetacei), infatti è stato ritenuto di adottare specifiche misure di mitigazione.

*Ai fini della SINCA e dello SIA è stato considerato come i potenziali effetti sui cetacei connessi al rumore generato dalle navi in fase di accosto si limiteranno ad effetti comportamentali nelle immediate vicinanze della nave. Tenendo conto della presenza di cetacei, ed in particolar modo *Tursiops truncatus*, all'interno del pSIC, considerando la capacità dei cetacei ad adattarsi alle variazioni del rumore di fondo in ambiente marino (o comunque ad allontanarsi nel caso di situazioni di potenziale criticità) si sottolinea l'importanza di adottare le misure di mitigazione previste (Paragrafo 3.5.1.5 della SINCA).*

CONCLUSIONI

Sulla base delle informazioni fornite e dei successivi approfondimenti istruttori, è possibile concludere che le incidenze rilevate sono da considerarsi non significative, a condizione che siano messe in atto le seguenti misure di mitigazione, che sono già contenute nel documento di SINCA:

➤ *Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno No. 137/2013 impone che all'interno delle 4 miglia dal Terminale, la velocità di transito di qualsiasi imbarcazione non potrà essere superiore ai 10 nodi. Inoltre, tutte le operazioni di accosto dovranno essere condotte in condizioni di massima sicurezza e pertanto a velocità estremamente limitate.*

➤ *L'Ordinanza No. 6/2014 sulla Sicurezza alla navigazione, impone inoltre, per le navi in allibio, una velocità massima di 6 nodi entro le 2 miglia nautiche dal Terminale.*

Tali misure che consentono la regolazione della velocità di navigazione comportano una riduzione della rumorosità. Inoltre, relativamente al rischio di collisione con i mammiferi marini e in particolare con specie quali il tursiopo o eventuali altri cetacei di piccole e medie dimensioni, caratterizzate da elevata agilità in ambiente marino, l'adozione di velocità ridotte è una misura atta a rendere minimo tale rischio.

Particolare attenzione andrà posta anche nell'avvistamento dei cetacei nei dintorni del terminale. La LNG Guardian essendo un mezzo a supporto del Terminale dedicato proprio alla sorveglianza e al monitoraggio dell'area di interdizione alla navigazione e alle aree limitrofe, in caso

di avvistamenti dei cetacei, effettuerà la compilazione della scheda cetacei dell'Istituto idrografico della Marina comunicando l'eventuale avvistamento e allertando, tramite il Terminale, le navi in arrivo e partenza dal Terminale, al fine di ridurre il rischio di eventuali collisioni.

Pertanto si ravvisa l'importanza di segnalare tali avvistamenti anche nelle relazioni di monitoraggio di cui alla prescrizione n.7 del Provvedimento Prot. DVA-2010-0025280 del 20/10/2010".

Le suddette prescrizioni vengono recepite nel quadro prescrittivo finale del presente Rapporto Istruttorio, ai fini della VInCA.

B) Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

Aspetti programmatici

Per il PAER (Piano Ambientale ed Energetico Regione Toscana) 2015 l'utilizzo di carburanti alternativi come il metano, in un'ottica di riduzione delle emissioni in atmosfera e di minor impatto ambientale, rappresenta un obiettivo, in sinergia con la pianificazione dei trasporti, che il piano intende perseguire attraverso interventi e strumenti finanziari.

La SEN (Strategia energetica Nazionale) 2017 dà conto della centralità del metano nel sistema energetico nazionale al 2030 ed oltre. In particolare la Strategia promuove gli interventi necessari per "un uso crescente di biocarburanti sostenibili e del GNL nei trasporti pesanti e marittimi al posto dei derivati dal petrolio" e precisa che "al 2030 il GNL dovrebbe coprire all'incirca metà dei bunkeraggi navali e il 30% del trasporto merci pesanti": il GNL risulta infatti prioritario nell'abbattere l'inquinamento da zolfo nel trasporto marittimo e ridurre le emissioni inquinanti nel trasporto pesante su strada.

Anche il più recente PNIEC (Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030), trasmesso alla UE nel gennaio 2020, richiama il ruolo del GNL nella diversificazione approvvigionamenti e nei trasporti marittimi e stradali pesanti.



SEN e PNIEC quindi recepiscono obiettivi e numeri del decreto legislativo 257/2016 (di attuazione della direttiva 2014/94/UE) sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi.

Il D.Lgs. 257/2016, all'articolo 6 relativo alla fornitura di gas naturale per il trasporto, prevede:

- a) entro il 31 dicembre 2025 nei porti marittimi, ed entro il 31 dicembre 2030 nei porti della navigazione interna, un numero adeguato di punti di rifornimento di GNL per consentire la navigazione di navi alimentate a GNL nella rete centrale della TEN-T;
- b) entro il 31 dicembre 2025, un numero adeguato di punti di rifornimento di GNL, almeno lungo le tratte italiane della rete centrale TEN-T per assicurare la circolazione dei veicoli pesanti alimentati a GNL;
- c) un sistema di distribuzione adeguato per i punti di rifornimento di GNL.

Alla luce di quanto sopra, si sottolinea che lo sviluppo dell'utilizzo diretto del GNL è obiettivo della pianificazione energetica, in sintonia con politiche di riduzione degli inquinamenti e della pianificazione delle reti di trasporto.

D'altronde una infrastrutturazione per l'utilizzo diretto del GNL non può che partire considerando i terminali esistenti di GNL (OLT fra i soli tre oggi esistenti in Italia e secondo come capacità) e i porti della rete TEN-T (fra cui Livorno).

Risulta quindi prioritario rispetto a tali obiettivi valutare lo sviluppo dei terminali per l'uso diretto di GNL.

Aspetti progettuali

Si ritiene opportuno raccomandare al proponente di presentare, ai fini del rilascio della successiva AIA ministeriale, gli ulteriori dettagli richiesti dal Settore regionale Autorizzazioni Ambientali, non ancora forniti nella documentazione integrativa depositata, come riportato ai punti c) e d) relativi agli aspetti progettuali di cui al precedente paragrafo 4.2.

Si ritiene opportuno inoltre segnalare al MiTE che, qualora il procedimento dovesse concludersi positivamente, la Prescrizione n. 3 di cui al precedente Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (Determinazione direttoriale MATTM n. 229/2020 [ID_VIP: 4570] con il relativo parere della CTVA n. 3216/2019) dovrà necessariamente essere sottoposta a revisione, fissando eventualmente un nuovo limite massimo agli accosti consentiti alle bettoline "SSLNG - Carriers".

Aspetti ambientali

Componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Per quanto riguarda il parere sulla VIIncA si rimanda al precedente paragrafo A) Valutazione di Incidenza Ambientale.

Inoltre si osserva che l'impatto sulla biodiversità si concretizza nel traffico marittimo e nelle emissioni sonore (rumore sottomarino, aspetto per il quale si rimanda al paragrafo dedicato) che possono avere effetti sulla componente ittica, sulla popolazione di mammiferi marini e di tartarughe marine.

A tal proposito, nel complesso, si ritiene soddisfacente quanto riportato nello Studio di Impatto Ambientale e nello Studio di Incidenza in merito alle misure di mitigazione dei possibili impatti e si osserva inoltre che, sebbene la variante di progetto preveda l'incremento del numero di accosti (fino a 122 all'anno), questo non sembra tradursi in un maggior impatto (numero di mezzi presenti contemporaneamente presso il terminale) relativamente alla matrice ambientale in oggetto, ma solo in una maggiore frequenza di arrivo (circa 1 ogni 3 giorni in più a quanto già previsto).

Componente atmosfera

Si osserva che la documentazione esaminata ricalca l'impostazione adottata negli studi già depositati dal Proponente nei precedenti procedimenti di valutazione ambientale, ed in particolare nell'ultima verifica di assoggettabilità a VIA conclusa con Determinazione direttoriale MATTM n. 229/2020.

Si ritiene che le nuove simulazioni effettuate con CALMET-CALPUFF nello scenario di progetto riconfermano un livello delle concentrazioni di NO₂ in aria ambiente lungo la costa (e nel punto di massima ricaduta, peraltro posto in prossimità del Terminale) su valori analoghi a quelli precedentemente stimati e sicuramente modesti (significativamente inferiori ai limiti fissati dal D.Lgs. 155/2010, pur con l'assunzione cautelativa adottata dal proponente di NO₂=NO_x). Ciò pur a fronte di un significativo aumento del rateo emissivo su base annuale stimato per il complesso delle operazioni: si passa dalle attuali 76,7 t/anno di NO_x a 95,3 t/anno di NO_x nello scenario futuro, caratterizzato dalle ulteriori emissioni attese in seguito ai nuovi allibi delle SSLNG-C (13,6 t/anno) e alla relativa movimentazione con i rimorchiatori (5 t/anno)" e che "nonostante tale aumento, il rateo emissivo futuro risulterebbe ancora inferiore al limite annuale di 100 t/anno fissato con la precedente Determinazione direttoriale MATTM DVA-2012-0023531, riconfermato con i provvedimenti successivi.



Si ritiene opportuno raccomandare al Proponente di tenere conto, ai fini del rilascio della successiva AIA ministeriale, di quanto segnalato dal Settore regionale Autorizzazioni Ambientali per le emissioni in atmosfera, come meglio dettagliato al punto B) relativo alla componente atmosfera di cui al precedente paragrafo 4.2, ovvero della *“necessità che sia soggetto a monitoraggio periodico, da laboratorio accreditato, il punto emissivo dichiarato e che vengano comunque effettuate campagne di monitoraggio sulle aree di maggiore ricaduta degli inquinanti, sia in riferimento all’inquinante NOx, stante il valore totale stimato molto prossimo al valore massimo totale autorizzato e stante gli assunti dichiarati in tale valutazione (...), sia in riferimento a tutti gli inquinanti potenzialmente presenti”*.

Sottolinea che, per quanto riguarda il Piano Regionale della Qualità dell’Aria (PRQA) previsto dalla L.R.9/2010 in accordo con il Piano Ambientale ed Energetico Regionale (PAER) e dagli indirizzi e dalle linee strategiche del Programma Regionale di Sviluppo 2016-2020 (PRS), deve essere previsto il miglioramento della qualità dell’aria ambiente allo scopo di preservare la risorsa aria anche per le generazioni future. Il quadro conoscitivo del PRQA evidenzia che in Toscana, i superamenti del valore limite sono riferiti alle zone identificate quali *“aree di superamento”* (ex DGR 1182/2015) e riguardano il materiale particolato fine PM10, per la sola media giornaliera e al biossido di azoto NO2, relativamente alla sola media annuale. Per tali zone sono previsti specifici interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni di materiale particolato fine PM10 (componente primaria e precursori) e di ossidi di azoto NOx, che costituiscono elementi di parziale criticità nel raggiungimento degli obiettivi di qualità dell’aria previsti dalla Direttiva 2008/50/CE e dal D.Lgs. 155/2010. In merito al PM10 è stato riscontrato che le attività produttive, come la presente, sono responsabili principalmente dell’emissione dei precursori del PM10 di origine secondaria e quindi sono stati individuati, in un’ottica di sviluppo sostenibile, valori limite alle emissioni più stringenti rispetto a quelli previsti dalla norma statale, compatibili con le migliori tecnologie oggi disponibili. Inoltre, all’obiettivo del risanamento si affianca quello del mantenimento di una buona qualità dell’aria nelle zone dove i livelli di inquinanti sono stabilmente sotto la soglia dei valori limite. Per quanto riguarda questo obiettivo, oltre alle politiche di riduzione dei precursori del PM10 che hanno, per loro natura, una valenza generale a livello di intero territorio regionale, la principale azione consiste nella prescrizione a tutte le amministrazioni interessate che gli atti di governo del territorio e di piani settoriali devono tener conto della risorsa aria. In particolare, dove venga valutato che vi sia un incremento di pressione (emissioni di inquinanti) tale da aumentare il bilancio emissivo del territorio, si dovranno ricercare adeguate misure di mitigazione e di compensazione.

Alla luce di quanto sopra, il Settore regionale SPLEIB ricorda al Proponente, ai fini autorizzativi, che nelle attività ricadenti nei comuni appartenenti alle aree di superamento di cui alla D.G.R. 1182/2015 è necessario che siano attuate necessarie misure di mitigazione e/o contenimento relativamente all’inquinante oggetto della criticità e dei suoi precursori; pertanto indica una raccomandazione relativa all’applicazione delle MTD nella successiva procedura autorizzatoria che viene recepita nelle raccomandazioni finali del Rapporto Istruttorio, pur evidenziando che nella citata D.G.R. 1182/2015 il Comune di Livorno è indicato tra le *“Aree di superamento definite sulla rappresentatività spaziale e sui dati del quinquennio 2010-2014”* limitatamente all’*Area urbana città di Livorno*;

Componente ambiente idrico, suolo e sottosuolo

Si prende atto di quanto dichiarato dal Proponente nella documentazione integrativa presentata, in cui ha confermato la stima di un quantitativo di prelievo e scarico di acqua di mare, nella nuova configurazione autorizzativa richiesta, pari a 98.820 mc/anno (*versus* un quantitativo pari a 33.210 mc/anno nella configurazione attualmente autorizzata); lo stesso Proponente prevede altresì un monitoraggio dello scarico, con cadenza trimestrale effettuato da operatori interni, ed annuale, svolto da laboratorio esterno accreditato, con riferimento al solo parametro *“Cloro attivo libero”*. Tuttavia, si ritiene opportuno ricordare al proponente quanto segnalato ai fini del rilascio della successiva AIA ministeriale dal Settore regionale Autorizzazioni Ambientali per gli scarichi, come meglio dettagliato al punto 1. relativo alla componente ambiente idrico, suolo e sottosuolo di cui al precedente paragrafo 4.2, ovvero che *“in accordo a quanto descritto nel Parere n 3216 del 06/12/2019, tale acqua viene utilizzata “per la protezione dello scafo in caso di rilascio di gas durante la fase di scarico di GNL. Le acque di cortina confluiranno in mare tramite lo scarico discontinuo “SF31-Cortina manichetto lato sinistro” per una portata massima pari a circa 54 mc/h”, si segnala che tale scarico costituisce scarico industriale, e pertanto dovranno essere comunque rispettati tutti i valori limite della Tab 3 dell’Allegato 5 alla Parte Terza del D.Lgs 152/06 per scarico fuori fognatura, ed il refluo di scarico industriale dovrà essere soggetto a monitoraggio periodico, da laboratorio accreditato, in riferimento a tutti gli inquinanti potenzialmente presenti”*.

Componente rumore e vibrazioni

In merito al rumore subacqueo ed impatti sulla fauna marina, si ricorda che, come si evince dal progetto precedentemente approvato dal MISE, le operazioni di loading e unloading, per una singola SSLNG-C da circa



7.500 mc, richiedono all'incirca 8-10 ore a cui aggiungere il tempo di accosto/ormeggio, disormeggio/allontanamento e di altre operazioni accessorie. In totale, quindi, per ogni SSLNG-C, le operazioni richiedono approssimativamente 20 ore.

Lo Studio di Impatto Ambientale riporta, in primo luogo, una sintesi esaustiva dei diversi studi internazionali relativi ai possibili effetti del rumore subacqueo di origine antropica sulla fauna marina, con particolare riferimento alla tipologia di cetacei presenti nell'area di indagine (Santuario Pelagos).

In merito alla stima previsionale dell'impatto che, nello specifico, la modifica richiesta potrebbe apportare all'ambiente acustico subacqueo circostante la FSRU, si osserva che la documentazione prodotta inizialmente non presentava una valutazione tecnica o teorica specifica, bensì riportava una serie di considerazioni deduttive basate sul fatto che la richiesta in esame prevede esclusivamente un incremento nel numero annuo di accosti delle metaniere di piccola taglia rispetto a quanto attualmente autorizzato e che il Terminale può essere adibito alla ricezione di una sola metaniera alla volta (sia di piccola che di grande taglia).

In considerazione di ciò, nello Studio di Impatto Ambientale è precisato che la modifica non comporterà un maggior numero di mezzi contemporaneamente presenti, ma soltanto una maggiore frequenza di tali operazioni (con 122 accosti la frequenza di arrivo massima delle SSLNG-C sarà di una ogni 3 giorni circa).

Non si introdurrebbero, quindi, nuove sorgenti sonore rispetto all'assetto già autorizzato e ritenuto poco impattante, ma si avrà soltanto un maggior numero di giorni in cui tale assetto si potrà verificare. A supporto di tali considerazioni sono esposti i risultati di misure strumentali che sono state condotte, nel mese di Settembre 2020, per la valutazione del rumore nell'ambiente sottomarino nei dintorni del Terminale durante le fasi di allibo di una metaniera da 170.000 m³ in ottemperanza ad una specifica prescrizione della Determinazione direttoriale MATTM n. 188/2020 [ID_VIP: 4606] con cui sono stati approvati i risultati del V anno di monitoraggio dell'ambiente marino in ottemperanza a quanto richiesto dalla Prescrizione n. 7 della Determinazione direttoriale MATTM DVA-2010-0025280 [ID_VIP: 76] ed in accordo con il corrispondente Piano di Monitoraggio Ambientale Marino (PMAM).

Le condizioni nelle quali sono state eseguite tali misurazioni sono ritenute cautelative rispetto a tutti i possibili scenari di operatività del Terminale in quanto erano operativi un elevato numero di mezzi sia navali che non (il Terminale, la metaniera di grande stazza e 2 rimorchiatori) nel corso di tutte le fasi di accosto (avvicinamento, affiancamento, allibo e allontanamento). Inoltre è specificato che durante le fasi di allibo delle metaniere di piccola taglia sarà presente un unico rimorchiatore in modalità stand-by, pronto a intervenire in caso di necessità; che le navi del servizio Small-Scale saranno tutte di ultima generazione, garantendo standard elevati relativamente al contenimento delle emissioni sonore; che, come previsto dal PMAM del Terminale, il monitoraggio del rumore sottomarino in fase di allibo sarà regolarmente effettuato nei prossimi anni anche durante il servizio di Small-Scale.

Per quanto riguarda i risultati delle misurazioni effettuate nel Settembre 2020, lo Studio di Impatto Ambientale specifica, in sintesi, che l'analisi dei dati ha evidenziato che il rumore prodotto alle frequenze di riferimento normativo e tipiche di una nave metaniera in movimento e dei rimorchiatori, già a circa 140 m dalla sorgente risulta inferiore ai livelli di soglia presi a riferimento per la prima risposta comportamentale dei cetacei a media frequenza prevalentemente presenti nell'area di interesse, in particolare tursiopi e stenelle (Southall et al., 2007; ISPRA 2012) e, in generale, nessun tipo di impatto sui cetacei è atteso per distanze superiori a circa 900 m dalla sorgente per tutte le specie (anche cetacei a basse frequenze occasionalmente in transito nell'area di interesse).

Per contenere eventuali effetti residui entro l'area di possibile impatto, nello Studio di Impatto Ambientale è specificato che « ... nell'intorno del Terminale è prevista la presenza fissa di una nave di sorveglianza (LNG Guardian), attraverso la quale potrà essere implementato un monitoraggio visivo nelle ore diurne, da parte dell'equipaggio presente che, in caso di avvistamenti dei cetacei, effettuerà la compilazione della scheda cetacei dell'Istituto idrografico della Marina comunicando allo stesso Istituto l'eventuale avvistamento. Preventivamente, ad ogni accosto di navi metaniere o di navi SSLNGC, sarà posta particolare attenzione all'avvistamento di cetacei nei dintorni del Terminale. In caso di avvistamento, sarà comunicato al Terminale l'evento e congiuntamente si procederà con il seguire gli individui avvistati, verificando la direzione di navigazione degli stessi ed il comportamento (e annotando il tutto nel form di cui sopra). In caso di avvicinamento verso il Terminale, alle distanze rispettivamente di 300 m per i Tursiopi (e altri cetacei sensibili alle medie frequenze) e di circa 1 km per i cetacei sensibili alle basse frequenze (valori cautelativi di distanza, alle quali i cetacei mostrano le prime risposte comportamentali, stabiliti a partire dalle misure del rumore effettuate durante l'allibo del 2020...) ed in caso di disorientamento degli individui verranno posticipate le operazioni di allibo. Si evidenzia infatti l'importanza di fermare l'operazione di allibo prima dell'inizio delle operazioni in quanto l'aborto della manovra già iniziata porterebbe, oltre ad un aumento del rumore, anche a problematiche di sicurezza.

Come già evidenziato, infine, le metaniere SSLNGC saranno tutte di ultima generazione, garantendo standard elevati nel contenimento delle emissioni sonore in ambiente marino (il design ottimizzato per lo spostamento acqua e la cavitazione permette di ridurre la produzione di rumore sottomarino).

Misure specifiche sono ad ogni modo previste durante le fasi di allibo, nel corso dei monitoraggi stabiliti dal Piano



di monitoraggio del Rumore del Terminale “FSRU Toscana”, Allegato al Piano di Monitoraggio dell’Ambiente Marino rev. 1, al fine di verificare il rispetto delle soglie di disturbo dei cetacei ... ».

In relazione a quanto sopra riportato, è necessario evidenziare che, in merito ai risultati delle indagini strumentali eseguite nell’ambito del PMAM, ARPAT pur ravvisando un impatto non critico, almeno a determinate distanze dalla piattaforma, ha già più volte segnalato, in occasione delle istruttorie avviate dal MATTM per la verifica annuale di ottemperanza delle prescrizioni di VIA, la necessità di chiarimenti e approfondimenti al fine di consentire una più accurata valutazione dei risultati ottenuti, ed incrementare il grado di attendibilità delle analisi fatte dal proponente sui dati di misura, anche in considerazione dei livelli di rumore non trascurabili emersi dalle indagini. Gli approfondimenti richiesti riguardano, in sintesi, la non completezza dei risultati mostrati e delle specifiche tecniche della strumentazione acustica utilizzata, le indicazioni sulle certificazioni di taratura della stessa, le metodologie utilizzate per le misurazioni (profondità, tempi di misura ridotti, incompleta descrizione delle attività in atto durante le misure), l’attendibilità del modello utilizzato per le stime di TL e i calcoli dei livelli alle varie distanze, la mancanza di indicazioni in merito a possibili misure di mitigazione.

Tuttavia, dopo una serie di incontri con i tecnici della Società proponente, tenutisi nei mesi precedenti al contributo istruttorio di ARPAT del 11/08/2021 in vista della stesura del report relativo al VII anno di monitoraggio di cui al PMAM, l’Agenzia riferisce che si è giunti ad un approccio condiviso sui metodi di rilevamento, valutazione e reporting che, in parte, è già stato adottato in occasione delle misure condotte nel Settembre 2020, qui discusse, e che - come dichiarato dai tecnici del proponente - saranno ulteriormente implementate in occasione dei prossimi monitoraggi annuali previsti dal PMAM. Considerata la modifica ora richiesta, che porterà ad una maggiore frequenza di allibi presso la piattaforma, si ritiene importante che le metodologie concordate con ARPAT siano pienamente recepite nei prossimi report annuali del PMAM al fine di confermare le conclusioni dello SIA in merito alla poca significatività dell’impatto del rumore nell’ambiente sottomarino circostante il Terminale.

In conclusione, in relazione a quanto sopra riportato, si ritiene che, per quanto riguarda il rumore subacqueo, la modifica richiesta avrà un impatto poco significativo e, comunque, mitigabile, e che quindi possa ottenere parere favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale, a condizione che siano rispettate le seguenti condizioni ambientali:

1. in occasione dei monitoraggi annuali previsti dal Piano di Monitoraggio dell’Ambiente Marino (PMAM) ai sensi della prescrizione n. 7 di cui alla Determinazione direttoriale MATTM DVA-2010-0025280 [ID_VIP: 76], che proseguiranno anche dopo l’attuazione della modifica qui in esame, dovranno essere pienamente recepite le indicazioni concordate con ARPAT in merito alla modalità di misura, valutazione e reporting relativamente al monitoraggio del rumore subacqueo;

2. così come descritto nello Studio di Impatto Ambientale, durante le operazioni più rumorose, come individuate dai risultati del PMAM, dovrà essere sempre attivato il monitoraggio visivo per la sorveglianza e l’avvistamento dei cetacei transitanti entro 1 km dal Terminale e, nei casi di avvistamento e avvicinamento, dovranno essere attuate le azioni descritte per il contenimento degli effetti negativi.

Nella documentazione integrativa depositata, il Proponente conferma che saranno recepite e messe in atto le prescrizioni sopra riportate al fine di monitorare e ridurre l’impatto del rumore sulle specie marine protette. Infatti, il proponente specifica che:

- in occasione dei monitoraggi annuali previsti dal PMAM ai sensi della prescrizione n. 7 di cui alla Determinazione direttoriale MATTM DVA2010-0025280, che proseguiranno anche dopo l’attuazione della modifica proposta, saranno pienamente recepite le indicazioni concordate con ARPAT ed ISPRA in merito alla modalità di misura, valutazione e reporting relativamente al monitoraggio del rumore subacqueo;

- durante le operazioni più rumorose, come individuate dai risultati del PMAM, sarà sempre attivato il monitoraggio visivo per la sorveglianza e l’avvistamento dei cetacei transitanti entro 1 km dal Terminale e, nei casi di avvistamento ed avvicinamento, saranno attuate le azioni precedentemente descritte per il contenimento degli effetti negativi.

Inoltre, nella documentazione integrativa, il proponente specifica che saranno poste in atto altre azioni che hanno come effetto la riduzione ed il controllo delle emissioni di rumore sottomarino, in particolare facendo riferimento alle Ordinanze della Capitaneria di Porto di Livorno che prevedono che, all’interno delle 4 miglia nautiche dal Terminale, la velocità di transito di qualsiasi imbarcazione non potrà essere superiore a 10 nodi e che tutte le operazioni di accosto dovranno essere condotte in condizioni di massima sicurezza e pertanto a velocità estremamente limitate (velocità massima per le navi in allibio di 6 nodi entro le 2 miglia nautiche dal Terminale). Altre disposizioni che saranno adottate prevedono che nell’intorno del Terminale sia prevista la presenza fissa di una nave di sorveglianza (LNG Guardian), attraverso la quale potrà essere implementato un monitoraggio visivo nelle ore diurne, da parte dell’equipaggio presente che, oltre a servire per le relazioni periodiche di monitoraggio di cui alla prescrizione di ARPAT, in caso di avvistamenti dei cetacei, effettuerà la compilazione della scheda cetacei dell’Istituto Idrografico della Marina comunicando allo stesso Istituto l’eventuale avvistamento.



Si rileva inoltre che, nella documentazione vengono anche elencate le procedure che verranno messe in atto qualora si verificasse un caso di avvistamento, che si concretizzano nel seguente modo: *“L’evento sarà comunicato al Terminale e, congiuntamente, si procederà con il seguire gli individui avvistati, verificando la direzione di navigazione degli stessi ed il comportamento (e annotando il tutto nel form di cui sopra); in caso di avvicinamento verso il Terminale, alle distanze rispettivamente di 300 m per i Tursiopi (e altri cetacei sensibili alle medie frequenze) e di circa 1 km per i cetacei sensibili alle basse frequenze (valori cautelativi di distanza, alle quali i cetacei mostrano le prime risposte comportamentali, stabiliti a partire dalle misure del rumore effettuate durante l’allibo del 2020 ed inviate all’autorità per l’ottemperanza alla prescrizione del quinto anno di monitoraggio del piano di monitoraggio dell’ambiente marino) ed in caso di disorientamento degli individui verranno posticipate le operazioni di allibo. Si evidenzia infatti l’importanza di fermare l’operazione di allibo prima dell’inizio delle operazioni in quanto l’aborto della manovra già iniziata porterebbe, oltre ad un aumento del rumore, anche a problematiche di sicurezza; le metaniere SSLNGC saranno tutte di ultima generazione, garantendo standard elevati nel contenimento delle emissioni sonore in ambiente marino (il design ottimizzato per lo spostamento acqua e la cavitazione permette di ridurre la produzione di rumore sottomarino)”*.

Alla luce di quanto sopra, si ritiene di poter esprimere un parere favorevole alla compatibilità ambientale del progetto anche in relazione alla componente ambientale in esame, pur ritenendo necessario recepire nel quadro prescrittivo finale le prescrizioni sopra riportate, proposte da ARPAT nel contributo istruttorio del 11/8/2021, che il proponente nella documentazione integrativa depositata ha già dichiarato di voler recepire.

Rischio industriale

Il progetto è soggetto alle disposizioni per il controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a determinate sostanze pericolose ai sensi del D.Lgs. 105/2015; l’istruttoria ha valutato tale aspetto, rilevando che rispetto al progetto oggetto di verifica di assoggettabilità a VIA (concluso con Determinazione direttoriale MATTM n. 229/2020 [ID VIP: 4570]) e autorizzazione a realizzare le modifiche al Terminale necessarie per poter offrire il servizio di SSLNG, come da Decreto del MISE dell’8 ottobre 2020 che autorizza OLT, si sono verificate le seguenti circostanze:

- l’Autorità per l’Energia con Delibera n. 168/2019/R/gas ha definito i criteri di regolazione delle condizioni, anche economiche, di accesso e di erogazione dei servizi offerti mediante depositi di stoccaggio di GNL e le disposizioni in materia di separazione contabile per i servizi SSLNG, applicabili anche ai terminali di rigassificazione che offrono, oltre al servizio di rigassificazione, anche servizi SSLNG e ai depositi di stoccaggio di GNL considerati strategici, quali il terminale OLT;
- è stato integrato lo studio DNV precedentemente commissionato da OLT sulla logistica del servizio SSLNG, per valutare le opportunità dello scenario rappresentato dalla modalità di accesso al servizio di SSLNG attraverso la “capacità concorrente”. Lo studio, tenendo conto delle condizioni meteo marine registrate negli ultimi anni, della fornitura avvalendosi della “capacità concorrente” e delle caratteristiche delle bettoline, ha stimato che il Terminale può offrire un servizio di SSLNG uniforme durante l’anno, con un numero di accosti/anno anche superiore a 122, anziché i 41 accosti/anno inizialmente ipotizzati *“senza impattare sul servizio di rigassificazione”*.

Nella documentazione iniziale, il proponente precisa che:

- il punto di travaso Small Scale e relativi sistemi di sicurezza non subiranno modifiche rispetto alle specifiche tecniche indicate nel progetto approvato con Decreto MISE del 8.10.2020;
- le condizioni meteo identificate come compatibili con l’allibo delle piccole metaniere SSLNG - Carriers sono definite e corrispondono a quelle identificate nella Relazione Tecnica di Non aggravio allegata al progetto 2018;
- è esclusa la concomitanza tra allibo e carico delle SSLNG Carriers e scarico delle navi grandi gasiere;
- il quantitativo di LNG rigassificato rimarrà al di sotto della soglia autorizzata.

Si osserva che, ai sensi dell’art. 18 e dell’Allegato D al D.Lgs. 105/2015, il Gestore che intende introdurre modifiche che non costituiscono aggravio del rischio deve presentare al Comitato Tecnico Regionale (CTR) e al Comando provinciale VVF una dichiarazione nella forma dell’autocertificazione, attestante che la modifica è progettata ed eseguita a regola d’arte e non costituisce aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti. È competenza quindi del CTR della Direzione Regionale VVF Toscana prendere in esame la Dichiarazione di Non aggravio presentata dal Gestore.

Ciò premesso, ARPAT sulla documentazione iniziale ha ritenuto comunque opportuno formulare le seguenti osservazioni:

- l’attività di fornitura servizio SSLNG introduce un nuovo evento incidentale, denominato EIR 1b dal proponente, analogo per conseguenze al Top Event EIR 1 “Rilascio di GN dai bracci di carico” nel trasferimento da grandi metaniere a terminale FSRU Toscana. La frequenza di accadimento del Top Event EIR 1b è stimata pari a $6,68 \times 10^{-3}$ eventi/anno, inferiore al Top Event EIR 1 (stimata pari a $1,40 \times 10^{-2}$ eventi/anno);
- sono state stimate le conseguenze per gli scenari incidentali associati al Top Event EIR 1b con probabilità di



accadimento $>1 \times 10^{-7}$ eventi/anno, e risultano in linea con quelle del Top Event EIR 1;

- la prescrizione relativa all'intervallo di 6 giorni tra le navi viene rispettata per le grandi gasiere, per le quali rimane il limite a 59 allibi/anno, mentre per le SSLNG l'intervallo tra un allibo e il successivo potrà essere di circa 3 giorni. Considerata la durata dei trasferimenti, delle procedure preliminari e di distacco, si ritiene opportuno che fossero indicate le misure che il gestore intende adottare al fine di assicurare lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico LNG, evitando la presenza contemporanea di grandi navi gasiere e SSLNG-C, tenendo conto anche di possibili problematiche e ritardi che possano emergere nel corso delle operazioni;
- il proponente non fa riferimento all'aggiornamento della determinazione del livello di rischio (accettabile, non accettabile, ALARP) a seguito della modifica, in relazione alla norma UNI 1473:2021, analogamente a quanto già fatto in sede di istruttoria del Rapporto di Sicurezza.

Nel caso di rischio ALARP o non accettabile, risulta opportuno individuare le misure necessarie a ricondurre il rischio a valori non significativamente superiori a quelli antecedenti la modifica Small Scale LNG.

Pertanto, pur ritenendo che sia possibile esprimere parere favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale per i rischi industriali e pur considerando quanto premesso ai sensi dell'art. 18 e dell'Allegato D del D.Lgs. 105/2015, nella richiesta di integrazioni proposta dallo scrivente Settore con nota Prot. 0343280 del 02/09/2021 è stata anticipata al proponente l'opportunità di chiarire i seguenti elementi in sede di CTR:

- a. indicare le misure che il Gestore intende adottare al fine di assicurare lo svolgimento delle operazioni di carico e scarico LNG evitando la presenza contemporanea di grandi navi gasiere e SSLNGC, tenendo conto oltre alla durata dei trasferimenti, delle procedure preliminari e di distacco, anche di possibili problematiche e ritardi che possano emergere nel corso delle operazioni;
- b. aggiornare da parte del Gestore la determinazione del livello di rischio (accettabile, non accettabile, Principio ALARP, acronimo dell'espressione inglese As Low As Reasonably Practicable) a seguito della modifica in relazione alla norma UNI 1473:2021, analogamente a quanto già fatto in sede di istruttoria del Rapporto di Sicurezza. Nel caso di rischio ALARP o non accettabile, individuare le misure necessarie a ricondurre il rischio a valori non significativamente superiori a quelli antecedenti la modifica Small Scale LNG.

Si rileva che il proponente ha fornito le seguenti informazioni nella documentazione integrativa:

- per motivi di sicurezza, come evidenziato nel Non Aggravio di Rischio (NAR) (Doc. No. OLTOS 21 1551) e nello Studio della Navigazione (Doc. No. P0023690-1-H1, Rev. 3 - Aprile 2021) non è prevista la contemporaneità delle operazioni di allibo con metaniere e SSLNGC, mantenendo la priorità per le prime. Questo sarà garantito attraverso procedure interne e attraverso l'aggiornamento dell'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno No. 6 del 2014 "Regolamento delle attività del Terminale rigassificazione FSRU Toscana", che attualmente già prevede durante un allibo, l'esclusione di qualsiasi altra attività sia sul Terminale che sulla nave metaniera (art. 20);
- una descrizione di dettaglio delle procedure di accosto, allibo, ormeggio e disormeggio e di coinvolgimenti delle Autorità, tratta dallo Studio della Navigazione (Doc. No. P0023690-1-H1, Rev. 3 - Aprile 2021);
- l'aggiornamento dell'analisi dei rischi secondo la norma UNI EN 1473:2016, riportato in Appendice C. L'analisi aggiornata evidenzia livelli di rischio 2, valutati ALARP (As Low As Reasonably Possible), come riportato in Tabella 3 della stessa Appendice C;
- gli scenari incidentali analizzati nella valutazione di rischio in accordo alla UNI EN 1473 effettuata nel 2011 sono stati integrati con quelli associati alla modifica in progetto, in particolare il "Rilascio di GNL durante trasferimento Small Scale" con i relativi scenari incidentali di "Jet Fire", "Pool Fire", "Flash Fire" e UVCE con impatto sul rischio del Terminale.;
- il Proponente, ritenendo i nuovi scenari individuati simili a quelli relativi all'EIR "Rilascio di GNL dai bracci di carico" che si può verificare durante i trasferimenti da nave metaniera a FSRU, nella logica ALARP intende adottare ulteriori misure preventive e protettive in coerenza con l'approccio seguito nel "ALARP workshop" del 2013, in particolare per quelle relative agli scenari che si possono originare dai bracci di carico;
- similmente al sistema di trasferimento con i bracci di carico si ha l'intercettazione automatica delle linee su segnale dai sensori gas e incendio, oltre che la possibilità di isolare le linee in manuale (misure considerate nella valutazione del rischio secondo la norma UNI EN 1473);
- misure tecniche non considerate nella valutazione del rischio:
 - l'area del "Port Manifold", dove avverrà il trasferimento "Small Scale", è classificata come zona 1 ai sensi del cap. 7 del Rina Rules FSRU (2008), pertanto è permesso esclusivamente l'utilizzo di apparecchiature elettriche (Rina Rules);
 - è presente presso il "Port Manifold" un sistema di contenimento per minimizzare la superficie della pozza evaporante;
 - è presente un sistema antincendio;
- è prevista inoltre, analogamente a quanto previsto per le operazioni di trasferimento da nave metaniera a FSRU:
 - effettuazione di test sia a caldo (in assenza di GNL) sia a freddo (quindi dopo aver raffreddato le linee con



GNL) per verificare il corretto funzionamento di tutte le apparecchiature coinvolte (sia a livello meccanico che a livello di segnali);

- verifica delle comunicazioni tra Terminale e SSLNGC;
- verifica del corretto funzionamento della catena degli ESD (Emergency Shut Down – blocco di emergenza) che consente di interrompere le operazioni e mettere in sicurezza Terminale e SSLNGC in caso di problemi”.

Si prende atto di quanto riportato con la documentazione integrativa, osservando che sono stati forniti già in questa sede i chiarimenti richiesti e non risultano quindi ulteriori osservazioni o prescrizioni da formulare relativamente al Rischio industriale.

Componente aspetti socio-economici

Il proponente evidenzia che la propulsione a GNL si sta diffondendo in modo particolare nel settore dei Ro/Ro, ovvero le navi-traghetto con modalità di carico del gommato in modo autonomo, senza ausilio di mezzi meccanici esterni, dei mezzi di supporto alle attività portuali e nel settore crocieristico che guida la rivoluzione dell'intero settore, con 12 nuovi ordini e 2 navi da crociera già operative nel Mare del Nord e nel Mediterraneo, mare chiuso e quindi particolarmente sensibile ai temi ambientali nel cui cuore opera OLT. In questo scenario si inserisce anche la diffusione delle navi metaniere di piccola taglia, “bunkerine”: dalle 6 unità del 2019 si passerà a 21 unità che saranno operative entro la fine del 2021 in Europa.

Il GNL sta giocando un ruolo centrale anche nel trasporto pesante su gomma; infatti, è l'unico combustibile alternativo a poter garantire le stesse prestazioni dei combustibili tradizionali, annullando sostanzialmente le emissioni inquinanti (NOx, SOx, Particolato) e con un impatto inferiore in termini di emissioni di CO2, fornendo un contributo determinante al rispetto degli obiettivi di breve periodo del Green Deal europeo. In Italia, il solo mercato terrestre dei distributori per autotrazione di GNL è passato, dal 2016 al 2020, da 6 a 94 distributori, confermando il Paese al primo posto a livello europeo per numero di distributori disponibili.

Inoltre, il progetto comporterà benefici in termini socio-economici su vasta scala, in quanto contribuirebbe alla metanizzazione della Regione Sardegna, in linea con gli obiettivi previsti dal Decreto Semplificazioni emesso a Settembre 2020, con un conseguente impulso alle attività produttive e all'indotto occupazionale regionale. La mancata realizzazione del progetto significherebbe escludere la possibilità di fornire alla Sardegna un combustibile alternativo sostenibile, di incrementare le attività produttive e di conseguenza determinare un indotto occupazionale. Infine, si osserva che trattandosi di una modifica di un impianto esistente, il progetto in esame si configura a carattere difensivo dell'occupazione attuale.

6. Conclusioni

A conclusione del procedimento istruttorio attivato dal Settore VIA con la consultazione dei soggetti sopra elencati, esaminata la documentazione progettuale e gli elaborati valutativi prodotti dal Proponente ed i pareri pervenuti, si ritiene che siano stati affrontati, con riferimento al territorio regionale di competenza, gli specifici aspetti relativi agli impatti previsti per l'opera ed alle relative misure di mitigazione e monitoraggio, secondo la proposta di quadro prescrittivo di seguito formulata.

Con riferimento al parere del Comune di Pisa di cui al punto 4.7 riportato in premessa, che

“...esprime parere non favorevole alla richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG in quanto potenzialmente in grado di aggravare una situazione già fortemente complessa e pregiudicata da un punto di vista ambientale” e “Nel caso fosse comunque espresso un parere favorevole, da parte del titolare del procedimento, (...) ritiene necessario che siano valutate eventuali misure di compensazione non strettamente riferibili al progetto che possano essere adottate per contenere gli impatti indotti dalla proposta, quali ad esempio la riqualificazione ambientale di un'area all'interno dell'abitato di Tirrenia (Pisa) denominata Ciclilandia, affinché sia resa fruibile alla cittadinanza come parco pubblico. Infine, (...) chiede alla Regione di invitare il Segretariato permanente del Santuario Pelagos a rafforzare il dialogo con le compagnie di trasporto marittimo che operano nella zona, per persuaderle a utilizzare meccanismi sempre più efficaci per attutire il rumore delle navi...”,

per la valutazione complessiva occorre ricordare che il Comune è stato coinvolto nel procedimento finalizzato all'espressione del parere regionale in quanto territorio potenzialmente interessato dagli impatti, ma non interessato territorialmente dal progetto in esame che riguarda esclusivamente la richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG al terminale già esistente.

Si evidenzia altresì che il suddetto parere sfavorevole è stato espresso sulla documentazione iniziale e non risulta pervenuto il parere finale a seguito delle integrazioni depositate dal proponente.

Dato che l'istruttoria condotta porta a concludere che la modifica proposta non comporti alcun aggravio della



situazione dal punto di vista ambientale, sia in termini di VIA che di VincA si ritiene non pertinente la richiesta di misure di compensazione non strettamente riferibili al progetto e finalizzate al contenimento di eventuali impatti indotti dalla proposta originaria per i quali sono state già individuate sufficienti misure di mitigazione e monitoraggio per gli specifici aspetti relativi agli impatti previsti conseguenti alla realizzazione dell'opera.

Si ritiene invece utile accogliere la proposta al MiTE, come indicato anche dal Comune di Livorno, di coinvolgere nel procedimento di VIA statale in questione anche il Segretariato permanente del Santuario Pelagos.

Con riferimento al parere del Comune di Livorno di cui al punto 4.9 riportato in premessa, che ritiene “... *necessario il coinvolgimento, nel procedimento in oggetto, del Segretario Permanente dell'Accordo Pelagos e del Ministero della Transizione ecologica – Direzione Generale per il Mare e le Coste, in qualità di referente per la parte italiana, per l'espressione di un contributo, in quanto soggetti direttamente coinvolti ed interessati alla modifica proposta*”, si ritiene utile accogliere la proposta al MiTE di coinvolgere entrambi i soggetti.

Per tutto quanto sopra, **si esprime in linea tecnica il parere favorevole sulla compatibilità ambientale del progetto di “Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente in rigassificazione GNL galleggiante “FSRU Toscana” proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto di prescrizioni e con la formulazione di raccomandazioni di seguito riportate.**

Prescrizioni

Al termine di ogni prescrizione sono indicati i Soggetti proposti al Ministero della Transizione Ecologica come competenti al controllo dell'adempimento delle prescrizioni. Occorrerà ricordare ai suddetti Soggetti di comunicare l'esito delle verifiche di ottemperanza anche al Settore VIA regionale. Sono fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente.

A) Valutazione di Incidenza Ambientale

1) Dovranno essere messe in atto le seguenti misure di mitigazione, che sono già contenute nel documento di SINCA, con le ulteriori precisazioni di seguito riportate:

- in coerenza con l'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno n. 137/2013, all'interno delle 4 miglia dal Terminale la velocità di transito di qualsiasi imbarcazione non potrà essere superiore ai 10 nodi. Tutte le operazioni di accosto dovranno essere condotte in condizioni di massima sicurezza e pertanto a velocità estremamente limitate;
- in coerenza con l'Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno n. 6/2014 sulla Sicurezza alla navigazione, per le navi in allibito la velocità massima non potrà superare i 6 nodi entro le 2 miglia nautiche dal Terminale.

(la presente prescrizione è già soggetta a controllo da parte della Capitaneria di Porto di Livorno per le ordinanze ivi citate)

2) Particolare attenzione andrà posta anche nell'avvistamento dei cetacei nei dintorni del terminale. La LNG Guardian, essendo un mezzo a supporto del Terminale dedicato proprio alla sorveglianza e al monitoraggio dell'area di interdizione alla navigazione e alle aree limitrofe, in caso di avvistamenti dei cetacei, dovrà effettuare la compilazione della scheda cetacei dell'Istituto idrografico della Marina comunicando l'eventuale avvistamento e allertando, tramite il Terminale, le navi in arrivo e partenza dal Terminale, al fine di ridurre il rischio di eventuali collisioni. Tali avvistamenti dovranno essere segnalati anche nelle relazioni di monitoraggio di cui alla prescrizione n. 7 del precedente Provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA Prot. DVA-2010-0025280 del 20/10/2010, che si ritiene necessario confermare.

(si propone di attribuire la verifica di ottemperanza della presente prescrizione all'ISPRA di concerto con il MiTE, come già previsto per la prescrizione n. 7 di cui al precedente Provvedimento ivi citato)

B) Valutazione di Impatto Ambientale

1) In merito alla *componente rumore e vibrazioni* e in particolare al rumore subacqueo ed impatti sulla fauna marina:
a. in occasione dei monitoraggi annuali previsti dal Piano di Monitoraggio Ambientale Marino (PMAM) ai sensi della prescrizione n. 7 di cui alla Determinazione direttoriale MATTM DVA-2010-0025280 [ID_VIP: 76] che proseguiranno anche dopo l'attuazione della modifica qui in esame, il proponente dovrà recepire pienamente le indicazioni concordate dal proponente con ARPAT in merito alla modalità di misura, valutazione e *reporting* relativamente al monitoraggio del rumore subacqueo e riportate nel paragrafo 5 delle premesse relativamente alla componente rumore e vibrazioni;

b. così come descritto nello Studio di Impatto Ambientale, durante le operazioni più rumorose come individuate dai



risultati del Piano di Monitoraggio Ambientale Marino (PMAM), dovrà essere sempre attivato il monitoraggio visivo per la sorveglianza e l'avvistamento dei cetacei transitanti entro 1 km dal Terminale e, nei casi di avvistamento e avvicinamento, dovranno essere attuate le azioni descritte per il contenimento degli effetti negativi.

(si propone di attribuire la verifica di ottemperanza della presente prescrizione all'ISPRA di concerto con il MiTE, come già previsto per la prescrizione n. 7 di cui al precedente Provvedimento ivi citato)

Raccomandazioni

Ai fini del rilascio della successiva AIA ministeriale, si raccomanda al proponente di:

- presentare gli ulteriori dettagli richiesti dal Settore regionale Autorizzazioni Ambientali, come riportato ai punti c) e d) relativi agli aspetti progettuali di cui al precedente paragrafo 4.2;

- tenere conto di quanto segnalato dal Settore regionale Autorizzazioni Ambientali per le emissioni in atmosfera, come meglio dettagliato al punto B) relativo alla componente atmosfera di cui al precedente paragrafo 4.2, ovvero della necessità che sia soggetto a monitoraggio periodico, da laboratorio accreditato, il punto emissivo dichiarato e che vengano comunque effettuate campagne di monitoraggio sulle aree di maggiore ricaduta degli inquinanti, sia in riferimento all'inquinante NOx, stante il valore totale stimato molto prossimo al valore massimo totale autorizzato e stante gli assunti dichiarati in tale valutazione, sia in riferimento a tutti gli inquinanti potenzialmente presenti;

- ricordare che lo scarico dell'acqua utilizzata *“per la protezione dello scafo in caso di rilascio di gas durante la fase di scarico di GNL. Le acque di cortina confluiranno in mare tramite lo scarico discontinuo “SF31-Cortina manichetto lato sinistro” per una portata massima pari a circa 54 mc/h”*, costituisce scarico industriale e pertanto dovranno essere comunque rispettati tutti i valori limite della Tab 3 dell'Allegato 5 alla Parte Terza del D.Lgs 152/2006 per scarico fuori fognatura, ed il refluo di scarico industriale dovrà essere soggetto a monitoraggio periodico, da laboratorio accreditato, in riferimento a tutti gli inquinanti potenzialmente presenti;

- applicare le MTD ovvero prevedere limiti emissivi coerenti con le stesse MTD e più restrittivi di quelli comunemente applicati, con particolare riferimento inquinanti emessi (NOx, CO, COT e polveri).

Per tutto quanto sopra premesso si ritiene quindi di **proporre alla Giunta Regionale:**

A) di esprimere un parere favorevole ai sensi dell'art. 24, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 63 della L.R. 10/2010 sulla compatibilità ambientale del progetto in esame, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni e con la formulazione delle raccomandazioni sopra indicate;

B) di proporre al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Valutazioni Ambientali di acquisire anche il parere del Segretario Permanente dell'Accordo Pelagos e della Direzione Generale per il Mare e le Coste del Ministero stesso;

C) di trasmettere al Ministero della Transizione Ecologica - Direzione Valutazioni Ambientali il parere del Settore regionale “Tutela della Natura e del Mare” prot. n. 0324867 del 11/08/2021 espresso ai fini della Valutazione di Incidenza Ambientale di competenza statale, ricompresa nella VIA statale ai sensi dell'art. 10 comma 3 del D.Lgs. 152/2006, in relazione al pSIC IT5160021 “Tutela del *Tursiops truncatus*”, designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020 e situato all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo “Pelagos”.

Il Funzionario
P.O. PAUR 2
Ing. Valentina Gentili
firmato digitalmente

La Responsabile
del Settore VIA/VAS
Arch. Carla Chiadini
firmato digitalmente



Settore Valutazione Impatto Ambientale –
Valutazione Ambientale Strategica
Arch. Carla Chiodini

SEDE

Oggetto: Art. 23 e segg. del D.Lgs. 152/2006, art. 63 della L.R. 10/2010. Espressione del parere regionale nell'ambito del procedimento di VIA di competenza statale relativo al progetto "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 contributi tecnici istruttori**.

PREMESSA

Con riferimento alla richiesta di un contributo tecnico nell'ambito del procedimento in oggetto trasmessa con vostra nota Prot. n. AOOGR/283815/P.140.020 del 07/07/2021, esaminata la documentazione prodotta dal proponente nell'ambito del procedimento di VIA con particolare riferimento:

- allo Studio di Impatto Ambientale (Rif. Doc. P0023983-1-H1);
- allo Studio di Incidenza Ambientale (Rif. Doc. P0023983-1-H3).

Richiamata la normativa vigente in materia, ed in particolare:

- le Direttive Comunitarie 92/43/CE e 79/409/CE;
- il D.P.R. 357/97 e ss.mm.ii.;
- la L.R. n. 30/15;
- le D.G.R. n. 644/04, 916/11 e 1223/15 e relativi allegati;
- il precedente parere espresso dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. 1212 del 7 ottobre 2019 relativo alla Verifica di assoggettabilità a VIA di competenza statale relativo al progetto "Modifiche al terminale di rigassificazione GNL localizzato al largo della costa Toscana Livorno (LI) per il carico, lo stoccaggio e il successivo scarico su navi metaniere di GNL dedicato ad uso combustibile";

si osserva, per quanto di competenza, quanto segue.

a) La documentazione presentata è riferita all'incremento del numero degli accosti al Terminale FSRU Toscana per lo svolgimento del servizio di SSLNG, rispetto a quelli già autorizzati durante l'iter conclusosi con il Decreto Ministeriale dell'8 Ottobre 2020, che consisterà:

- n.120 accosti di bettoline annuo, al fine di svolgere il servizio SSLNG nel modo più flessibile ed efficiente possibile;

b) l'area di intervento è ubicata all'interno del sito della rete Natura 2000, proposta SIC IT5160021 "Tutela del *Tursiops truncatus*", che è stato designato con Delibera di Consiglio della Regione Toscana n.2 del 14 gennaio 2020. Inoltre l'intero pSIC IT5160021 si trova all'interno dei confini del Santuario Internazionale per la Protezione dei Mammiferi Marini del Mediterraneo "Pelagos", un'area marina protetta che include entro i propri confini le isole dell'arcipelago toscano.

ISTRUTTORIA

Le modifiche introdotte nel presente progetto potrebbero comportare, relativamente alla specie presenti nell'area di intervento: mammiferi marini e tartarughe marine, degli impatti in termini di rumore sottomarino.

Il progetto potrebbe avere effetti perturbativi sulle specie sensibili a causa di emissioni sonore sottomarine dal Terminale in esercizio e dai mezzi connessi. Il progetto in esame prevede un incremento nel numero annuo di accosti delle metaniere di piccola taglia (SSLNGC), rispetto a quanto attualmente autorizzato. Questo si tradurrà in una maggiore frequenza di tali operazioni. In particolare, il passaggio a 122 accosti porterà la frequenza di arrivo delle SSLNGC ad una ogni 3 giorni circa. Questa tipologia di variazione non comporterà l'introduzione di nuove sorgenti sonore sottomarine rispetto all'assetto già autorizzato, ma una maggiore frequenza di tale contributo.

Nell'ambito dello studio di impatto ambientale la valutazione della significatività complessiva dell'impatto (SIA) è stata valutata come Alta in considerazione della sensibilità del ricettore (cetacei), infatti è stato ritenuto di adottare specifiche misure di mitigazione.

Ai fini della SINCA e dello SIA è stato considerato come i potenziali effetti sui cetacei connessi al rumore generato dalle navi in fase di accosto si limiteranno ad effetti comportamentali nelle immediate vicinanze della nave. Tenendo conto della presenza di cetacei, ed in particolar modo *Tursiops truncatus*, all'interno del pSIC, considerando la capacità dei cetacei ad adattarsi alle variazioni del rumore di fondo in ambiente marino (o comunque ad allontanarsi nel caso di situazioni di potenziale criticità) si sottolinea l'importanza di adottare le misure di mitigazione previste (Paragrafo 3.5.1.5 della SINCA).

CONCLUSIONI

Sulla base delle informazioni fornite e dei successivi approfondimenti istruttori, è possibile concludere che le incidenze rilevate sono da considerarsi non significative, a condizione che siano messe in atto le seguenti misure di mitigazione, che sono già contenute nel documento di SINCA:

- Ordinanza della Capitaneria di Porto di Livorno No. 137/2013 impone che all'interno delle 4 miglia dal Terminale, la velocità di transito di qualsiasi imbarcazione non potrà essere superiore ai 10 nodi. Inoltre, tutte le operazioni di accosto dovranno essere condotte in condizioni di massima sicurezza e pertanto a velocità estremamente limitate.
- L'Ordinanza No. 6/2014 sulla Sicurezza alla navigazione, impone inoltre, per le navi in allibito, una velocità massima di 6 nodi entro le 2 miglia nautiche dal Terminale.

Tali misure che consentono la regolazione della velocità di navigazione comportano una riduzione della rumorosità. Inoltre, relativamente al rischio di collisione con i mammiferi marini e in particolare con specie quali il tursiopo o eventuali altri cetacei di piccole e medie dimensioni, caratterizzate da elevata agilità in ambiente marino, l'adozione di velocità ridotte è una misura atta a rendere minimo tale rischio.

Particolare attenzione andrà posta anche nell'avvistamento dei cetacei nei dintorni del terminale. La LNG Guardian essendo un mezzo a supporto del Terminale dedicato proprio alla sorveglianza e al monitoraggio dell'area di interdizione alla navigazione e alle aree limitrofe, in caso

di avvistamenti dei cetacei, effettuerà la compilazione della scheda cetacei dell'Istituto idrografico della Marina comunicando l'eventuale avvistamento e allertando, tramite il Terminale, le navi in arrivo e partenza dal Terminale, al fine di ridurre il rischio di eventuali collisioni.

Pertanto si ravvisa l'importanza di segnalare tali avvistamenti anche nelle relazioni di monitoraggio di cui alla prescrizione n.7 del Provvedimento Prot. DVA-2010-0025280 del 20/10/2010.

Per la Responsabile
Ing. Gilda Ruberti
(Il Dirigente sostituto Carla Chiodini)

VM

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del T.U. 445/2000 e del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa; il documento informatico è prodotto, memorizzato e conservato digitalmente ed è rintracciabile nel sistema informativo della Regione Toscana.