



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

Vigili del Fuoco - Direzione Regionale Toscana

Comitato Tecnico Regionale della Toscana

Guardia Costiera - 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] Nuovo parere regionale ex art. 63 L.R. 10/2010 nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla "Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana" a seguito dell'integrazione all'istanza per l'aumento della capacità di rigassificazione, 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. 1135 del 10/10/2022, recante il nuovo parere regionale espresso ai sensi dell'art. 24 comma 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, a seguito dell'integrazione all'istanza presentata da OLT S.p.A. per l'aumento della capacità di rigassificazione, fermo restando il parere regionale già espresso con D.G.R. n. 329 del 28 marzo 2022 relativo alla richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG.

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

- Regione / Leggi, atti e normative / Atti regionali / Banca dati atti della Giunta Regionale/
Ricerca Atti della Giunta

raggiungibile mediante il seguente link: <http://www301.regione.toscana.it/bancadati/atti/indexAttiG.xml>

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

Per ogni informazione riguardo alla presente potrà essere fatto riferimento a:

- Rosa D'Alise, tel. 055 438 4388, e-mail rosa.dalise@regione.toscana.it,
- PO di Riferimento Valentina Gentili, tel. 055 438 4372, e-mail valentina.gentili@regione.toscana.it.

Cordiali saluti.

La Responsabile di P.O.
Ing. Valentina Gentili



REGIONE TOSCANA
UFFICI REGIONALI GIUNTA REGIONALE

ESTRATTO DEL VERBALE DELLA SEDUTA DEL 10/10/2022 (punto N 31)

Delibera

N 1135

del 10/10/2022

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:

Nuovo parere regionale ex art. 63 L.R. 10/2010 nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla "Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana" a seguito dell'integrazione all'istanza per l'aumento della capacità di rigassificazione, proposto da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

Presenti

Eugenio GIANI

Stefania SACCARDI

Stefano BACCELLI

Simone BEZZINI

Leonardo MARRAS

Monia MONNI

Alessandra NARDINI

Serena SPINELLI

Assenti

Stefano CIUOFFO

ALLEGATI N°1

ALLEGATI

| <i>Denominazione</i> | <i>Pubblicazione</i> | <i>Riferimento</i> |
|----------------------|----------------------|----------------------|
| 1 | Si | Rapporto Istruttorio |

STRUTTURE INTERESSATE

| <i>Denominazione</i> |
|-------------------------------|
| DIREZIONE AMBIENTE ED ENERGIA |

Allegati n. 1

1

Rapporto Istruttorio

7b598a669a2440a57ba1913e4c4bac48244bf3910fb59f85f483b434d7800bb3

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 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 originariamente 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);

RICHIAMATA la recente D.G.R. n. 329 del 28 marzo 2022 con la quale, nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla *Richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG* proposto dallo stesso Proponente, la Regione Toscana ha espresso un parere favorevole, subordinatamente alle prescrizioni riportate nell'Allegato A di detta deliberazione (Rapporto Istruttorio Marzo 2022). Detto parere è stato trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) il 31/03/2022;

VISTO che, successivamente all'espressione del suddetto parere regionale:

con nota del 4 aprile 2022, il MiTE ha chiesto al Proponente alcune integrazioni a seguito dell'istruttoria condotta dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ministeriale;

con nota del 5 agosto 2022, acquisita al protocollo regionale n. 311740, il Proponente ha comunicato al

Settore Valutazione Impatto Ambientale, Valutazione Ambientale Strategica (di seguito Settore VIA) l'avvenuto deposito al MiTE delle integrazioni richieste, presentando contestualmente l'integrazione all'istanza di avvio del procedimento relativamente all'aumento della capacità di rigassificazione del Terminale dagli attuali 3,75 miliardi di Smc annui fino a 5 miliardi di Smc annui;

con nota del 5 settembre 2022, il MiTE - Direzione generale infrastrutture e sicurezza - Dipartimento Energia - ha comunicato alla Regione Toscana che il Proponente ha presentato la medesima integrazione all'istanza anche ai fini autorizzativi, sospendendo le tempistiche del procedimento autorizzatorio in attesa delle determinazioni di VIA;

DATO ATTO che

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, tra Livorno e Pisa. A bordo del Terminale, il Gas Naturale Liquefatto (GNL), approvvigionato da navi metaniere, viene stoccato nelle cisterne, rigassificato e quindi inviato a terra tramite una condotta sottomarina che giunge al punto di approdo situato sulla riva del Canale Scolmatore, per poi collegarsi alla Rete Nazionale Gasdotti nel territorio comunale di Collesalveti (LI).

Attualmente la capacità massima di rigassificazione è di 3,75 miliardi di Smc annui e la capacità nominale di stoccaggio è di 137.100 mc di GNL;

l'integrazione all'istanza proposta dalla OLT consiste nell'incremento della capacità di rigassificazione del Terminale dagli attuali 3,75 miliardi di Smc annui a 5 miliardi di Smc annui senza comportare alcuna modifica impiantistica, ma prevedendo solo un maggior rendimento dei vaporizzatori e un'ottimizzazione della logistica. Non sono previste né variazioni del numero degli accosti di navi metaniere rispetto a quelli attualmente autorizzati, né variazioni della taglia delle navi autorizzate;

la richiesta di incrementare la capacità di rigassificazione nasce dal mutato scenario internazionale, per cui, a seguito dell'invasione dell'Ucraina del 24 Febbraio 2022, la dipendenza dell'Europa dal gas naturale importato dalla Russia, che nel 2021 ha rappresentato circa il 38% della domanda di gas italiana, è diventato un problema centrale. In questo scenario di crisi, il Proponente sottolinea il ruolo fondamentale del GNL ed individua come rilevante l'aumento della capacità di rigassificazione del proprio Terminale, che porterà la percentuale di contributo al fabbisogno nazionale dall'attuale 5% a circa il 6,5%;

VERIFICATO che, al fine di consentire alla Giunta Regionale di esprimere al MiTE un nuovo parere in merito all'integrazione dell'istanza relativamente all'aumento della capacità di rigassificazione del Terminale, nei termini previsti per le osservazioni del pubblico nella nuova consultazione avviata sulle integrazioni depositate, il Settore VIA ha provveduto ad acquisire – previa formale richiesta del 07/09/2022 – i pareri e i contributi tecnici da parte delle amministrazioni e degli uffici interessati;

VISTO il Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Settembre 2022, riportante, a fronte dell'istruttoria svolta ed ivi documentata, la proposta di espressione di parere favorevole sulla compatibilità ambientale in merito alla richiesta di aumento della capacità di rigassificazione del Terminale esistente galleggiante "FSRU Toscana", avanzata da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto della prescrizione nello stesso riportata, fermo restando il parere regionale già espresso con D.G.R. n. 329/2022 nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG;

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

- 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;

- l'aumento proposto della capacità di rigassificazione del Terminale in oggetto risulta rispondente alle priorità non solo della strategia energetica, ma anche della politica nazionale nel suo complesso, e risulterà ancor più prezioso se effettuato in tempi brevi. In particolare, la flessibilità di ricezione del Terminale rappresenta una garanzia importante per la diversificazione degli approvvigionamenti e per la sicurezza energetica del Paese;

- per quanto riguarda la valutazione dell'impatto ambientale, la modifica non comporta variazioni rispetto allo stato attuale sulla componente atmosfera, non comporta significativi impatti sull'ambiente idrico associato, non introduce alcuna modifica in merito al rumore subacqueo ed impatti sulla fauna marina e, infine, l'incremento del delta termico da -6 °C a -9 °C previsto dal progetto, nella realtà in cui opera OLT, non comporti significative variazioni sugli ecosistemi acquatici;

- in relazione alle modifiche in progetto, il gestore ha effettuato una verifica di aggravio del preesistente livello di rischio di incidente rilevante, in attuazione di quanto disposto dal D.Lgs. 105/2015, presentando la Dichiarazione di non aggravio di rischio e la Relazione Tecnica al Comitato Tecnico Regionale (CTR) per la Toscana e concludendo che le modifiche prospettate non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti. Tuttavia, alla luce della valutazione positiva di ARPAT sulla documentazione presentata, non avendo acquisito il contributo istruttorio da parte del suddetto CTR, è risultato necessario prevedere una prescrizione in merito agli aspetti legati al rischio industriale, così come riportato nel Rapporto Istruttorio;

- il Settore regionale Tutela della Natura e del Mare ha confermato il parere favorevole con prescrizioni già rilasciato ai fini dell'espressione del precedente parere regionale, essendo ricompresa nel procedimento di VIA statale anche la Valutazione di Incidenza Ambientale 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".

RITENUTO di condividere i contenuti, le motivazioni, le considerazioni e le conclusioni espresse nel sopra richiamato Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Settembre 2022, così come riportati nell'Allegato 1, parte integrante e sostanziale del presente atto;

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 in merito alla richiesta di aumento della capacità di rigassificazione del Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana", avanzata da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., nel rispetto della prescrizione contenuta nel Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Settembre 2022, allegato al presente provvedimento quale parte integrante e sostanziale (Allegato 1), fermo restando il parere regionale già espresso con D.G.R. n. 329 del 28 marzo 2022 nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG;

2) di proporre al Ministero della Transizione Ecologica di individuare - nel caso di recepimento della prescrizione riportata nel Rapporto Istruttorio predisposto dal Settore VIA datato Settembre 2022 allegato - il Soggetto competente al controllo dell'adempimento della prescrizione indicato al termine della prescrizione stessa, ricordandogli 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 dare atto che il Settore regionale “Tutela della Natura e del Mare” ha confermato il precedente parere 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”, già trasmesso al MiTE con il precedente parere regionale di cui alla D.G.R. n. 329/2022;

4) 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.;

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

6) 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: Nuovo parere regionale ex art. 63 L.R. 10/2010 nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla *“Richiesta di accosti aggiuntivi per servizio di Small Scale LNG nel Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante FSRU Toscana”* a seguito dell'integrazione all'istanza per l'aumento della capacità di rigassificazione. Proponente: OLT Offshore LNG Toscana S.p.A.

RAPPORTO ISTRUTTORIO

Settembre 2022



Indice generale

| | |
|---|-----------|
| <u>1. Premessa</u> | <u>3</u> |
| <u>2. Articolazione dell'istruttoria svolta</u> | <u>4</u> |
| <u>3. Analisi documentazione presentata dal Proponente</u> | <u>4</u> |
| <u>4. Contributi istruttori dei soggetti competenti in materia ambientale</u> | <u>8</u> |
| <u>4.1 Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali</u> | <u>8</u> |
| <u>4.2 Settore Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamento atmosferico</u> | <u>8</u> |
| <u>4.3 Settore Attività faunistico venatoria, pesca dilettantistica, pesca in mare e rapporti con i gruppi di Azione locale della pesca (Flags)</u> | <u>9</u> |
| <u>4.4 ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS</u> | <u>9</u> |
| <u>4.5 Capitaneria di Porto di Livorno</u> | <u>9</u> |
| <u>4.6 Azienda USL Nord Ovest - Dipartimento della Prevenzione di Livorno e di Pisa</u> | <u>9</u> |
| <u>4.7 Settore regionale Tutela della Natura e del Mare</u> | <u>9</u> |
| <u>5. Valutazioni istruttorie</u> | <u>10</u> |
| <u>6. Conclusioni</u> | <u>14</u> |



1. Premessa

Si ricorda che 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 la recente **D.G.R. n. 329 del 28 marzo 2022**, nell’ambito del procedimento di VIA statale relativo alla *Richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG* proposto dallo stesso Proponente, la Regione Toscana ha espresso un parere favorevole, subordinatamente alle prescrizioni riportate nell’Allegato A di detta deliberazione (Rapporto Istruttorio Marzo 2022).

Con la suddetta delibera erano stati trasmessi anche al MiTE gli esiti del Settore regionale Tutela della Natura e del Mare della Valutazione di Incidenza Ambientale (VincA) 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 suddetto parere è stato trasmesso al Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) con nota prot. n. 137258 del 31/03/2022.

Successivamente all’espressione del suddetto parere regionale:

con nota del 4 aprile 2022, acquisita al protocollo regionale n. 141300, il Ministero della Transizione Ecologica (MiTE) ha chiesto al Proponente approfondimenti, chiarimenti e integrazioni a seguito dell’attività di analisi e valutazione della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS, tenendo altresì conto dell’attività istruttoria di Fase 1 condotta dall’ISPRA;

con nota del 5 agosto 2022, acquisita al protocollo regionale n. 311740, il Proponente ha comunicato al Settore scrivente l’avvenuto deposito al MiTE delle integrazioni richieste, presentando contestualmente la richiesta di integrazione all’istanza relativa all’aumento della capacità di rigassificazione del Terminale dagli attuali 3,75 miliardi di Smc annui fino a 5 miliardi di Smc annui;

con nota del 5 settembre 2022, acquisita al protocollo regionale n. 337023, il MiTE - Direzione generale infrastrutture e sicurezza - Dipartimento Energia - ha comunicato alla Regione Toscana che il Proponente, autorizzato ad esercire, ai sensi del decreto di autorizzazione del 2006, un Terminale di rigassificazione di gas naturale liquefatto (GNL) con capacità massima di rigassificazione di 3,75 miliardi di Smc annui e con una capacità massima di stoccaggio di GNL pari a 137.500 metri cubi, ha presentato l’istanza di modifica di detta autorizzazione, sospendendo le tempistiche del procedimento autorizzatorio in attesa delle determinazioni in merito alla VIA.

Tutto ciò premesso, il presente Rapporto Istruttorio viene redatto con riguardo alla richiesta di integrazione all’istanza presentata dal Proponente OLT offshore LNG Toscana S.p.A. intendendo Regione Toscana esprimere un nuovo parere in merito all’aumento della capacità di rigassificazione del



Terminale, fermo restando il parere favorevole già espresso con D.G.R. n. 329 del 28/03/2022 sugli accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG.

2. Articolazione dell'istruttoria svolta

A seguito dell'integrazione all'istanza sopra descritta, il MiTE ha avviato una nuova consultazione del pubblico sulle suddette integrazioni in data 31/08/2022 pubblicando la relativa documentazione sul proprio sito web e prevedendo come termine per la presentazione delle osservazioni da parte del pubblico il 30/09/2022.

Per l'espressione del nuovo parere regionale nell'ambito della procedura 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. 341639 del 07/09/2022 ha richiesto il contributo tecnico istruttorio dei soggetti competenti in materia ambientale, al fine di consentire l'espressione del parere regionale al MiTE in tempo utile entro i nuovi termini stabiliti per la presentazione delle osservazioni.

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

- Azienda USL Nord Ovest - Dipartimento della Prevenzione del 14/09/2022 (prot. n.349877)
- Settore regionale Autorizzazioni Integrate Ambientali del 14/09/2022 (prot. n. 352443);
- Settore regionale Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamento Atmosferico del 16/09/2021 (prot. n. 354205);
- Capitaneria del Porto di Livorno del 21/09/2021 (prot. n. 359492);
- Settore regionale Attività faunistico venatoria, pesca dilettantistica, pesca in mare e rapporti con i gruppi di Azione locale della pesca (Flags) del 20/09/2022 (prot. n. 356872);
- ARPAT del 21/09/2022 (prot. n. 359590);
- Settore regionale Tutela della Natura e del Mare del 29/09/2022 (prot. n. 0370141).

Con successiva nota Prot. 0353512 del 16/09/2022, visto il contributo del Settore regionale Autorizzazioni Integrate Ambientali pervenuto il 15/09/2022 (prot. n. 0352443), il Settore VIA-VAS ha inviato un'ulteriore nota alla Direzione Regionale Vigili del Fuoco Toscana, chiedendo di destinare la precedente richiesta del 07/09/2022 al Comitato Tecnico Regionale per la Toscana di cui all'art.6 del D.Lgs. 105/2015, che risultava avere la stesso indirizzo pec della suddetta Direzione Regionale VVFF a cui è stata indirizzata la PEC, al fine della valutazione dell'eventuale aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti conseguenti alle modifiche progettate.

3. Analisi documentazione presentata dal Proponente

Si ricorda che 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, tra Livorno e Pisa, alle coordinate geografiche 43°38'40"N e 09°59'20"E.

A bordo del Terminale, il gas naturale liquefatto, approvvigionato da navi metaniere, viene stoccato nelle cisterne, rigassificato e quindi inviato a terra tramite una condotta sottomarina che giunge al punto di approdo situato sulla riva del Canale Scolmatore, per poi collegarsi alla Rete Nazionale Gasdotti nel territorio comunale di Collesalveti, in Provincia di Livorno.



L'attività svolta a bordo del Terminale consiste nello stoccaggio e nella rigassificazione del GNL: 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. Il Terminale attualmente è ad oggi autorizzato per una capacità massima di rigassificazione di 3,75 miliardi di Smc annui, una capacità massima di rigassificazione di 15 milioni di Smc al giorno ed una capacità nominale di stoccaggio di 137.100 mc di GNL.

La documentazione esaminata, che è stata presentata ai fini dell'integrazione all'istanza, consultabile sul sito web del MiTE alla voce "Pubblicazioni/Documentazione integrativa" all'interno del portale delle valutazioni ambientale, consta di:

- Studio Ambientale (P0032489-1-H1-Rev.0-05/08/2022);
- Relazione Tecnica (TR-PER-009 Rev 00).

Nella suddetta documentazione, il Proponente evidenzia che, a seguito dell'invasione dell'Ucraina del 24 Febbraio 2022, il tema della dipendenza dell'Europa dal gas naturale importato dalla Russia è diventato centrale. Nel 2021 la fornitura di gas russo ha rappresentato circa il 38% della domanda di gas italiana, con 29 miliardi di metri cubi importati tramite gasdotto. Pertanto, Europa e Italia hanno messo in atto una serie di azioni per ridurre questa dipendenza.

A livello Europeo, la Commissione Europea ha pubblicato l'8 Marzo 2022 il Piano Strategico Denominato *REPowerEU*, che definisce le linee guida che i Paesi Membri devono intraprendere per far fronte all'emergenza energetica ed accelerare l'indipendenza energetica dell'Europa dalla Russia. Le principali azioni sono:

- portare gli stoccaggi europei pieni almeno all'80% all'inizio dell'anno termico 2022/2023 e al 90% per gli anni successivi;
- porre fine alla dipendenza energetica della Russia entro il 2030, aumentando le importazioni di GNL, aumentando le importazioni di gas da gasdotti non russi ed infine aumentando la produzione e le importazioni di biometano e idrogeno;
- ridurre il consumo di combustibili fossili attraverso incentivi per l'edilizia abitativa, l'industria e la produzione di energia elettrica da fonti alternative e, infine, annullare eventuali strozzature infrastrutturali.

La Commissione Europea stima che, con *REPowerEU*, i due terzi delle importazioni di gas dalla Russia potrebbero essere ridotte entro il prossimo anno e che questo obiettivo dovrebbe essere raggiunto principalmente grazie al GNL.

Inoltre, il 25 Marzo 2022, USA e UE hanno annunciato una *partnership* per ridurre la dipendenza dell'Europa dalla fornitura di gas russo attraverso un aumento della fornitura di GNL. Gli Stati Uniti lavoreranno con *partner* internazionali e si adopereranno per garantire volumi aggiuntivi di GNL per il mercato dell'UE per almeno 15 miliardi di metri cubi nel 2022, con aumenti previsti in futuro (fino a 50 miliardi di metri cubi).

A livello nazionale, con il D.L. 17 del 1° Marzo 2022 (Decreto Energia), sono stati previsti dei meccanismi economici per mettere a disposizione volumi aggiuntivi di gas naturale dai punti di interconnessione con i gasdotti non collegati alla rete europea dei gasdotti e nei terminali di rigassificazione. Con il Decreto del MiTE del 14 Marzo 2022 sullo stoccaggio del gas nel 2022-23, che contiene le misure di attuazione del sopra menzionato D.L. 17/2022, il legislatore è intervenuto sul servizio di stoccaggio, sull'importazione da gasdotti e sulla rigassificazione. Infatti, per rendere disponibili ulteriori volumi di gas naturale, il Decreto prevede di ottimizzare l'utilizzo dei terminali di rigassificazione, fornendo servizi di rigassificazione integrati con l'immissione di gas in stoccaggio; servizi di connessione ad altri terminali operanti nell'area mediterranea; l'utilizzo della capacità disponibile ai punti di ingresso della rete nazionale dei gasdotti non direttamente interconnessi con le reti degli Stati membri dell'Unione Europea, prevedendo oneri che favoriscano le importazioni dall'estero.



Il Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima (PNIEC) individua tra gli obiettivi quello di diversificare la capacità di importazione e di “*ottimizzare l'uso della capacità di importazione di GNL nei terminali esistenti, il mantenimento della capacità dei quali continuerà ad avere un ruolo strategico, anche per favorire la partecipazione dell'Italia al mercato mediterraneo e globale del GNL in concorrenza con i terminali del Nord Europa*”.

In questo scenario di crisi, il Proponente sottolinea il ruolo fondamentale del GNL ed individua come rilevante l'aumento della capacità di rigassificazione del proprio Terminale, che porterà la percentuale di contributo al fabbisogno nazionale dall'attuale 5% a circa il 6,5%.

A corredo della richiesta in oggetto, il Proponente ha effettuato alcune simulazioni dalle quali si rileva che detto aumento non comporterà modifiche impiantistiche, ma solo un maggiore utilizzo dell'impianto relativamente all'incremento dei quantitativi di GNL scaricati e rigassificati. Non sono previste né variazioni del numero degli accosti di navi metaniere rispetto a quelli attualmente autorizzati, né variazioni della taglia delle navi autorizzate (navi fino ad un massimo di circa 180.000 mc classe “*New Panamax*”). Le verifiche a diverse portate orarie, effettuate al fine di garantire una maggiore flessibilità impiantistica/logistica e di ottimizzare i tempi di scarica, indicano che l'impianto risulta idoneo a fornire una portata massima di 550 ton/h e che i valori dei parametri operativi rimangono sempre all'interno del *range* di progetto del Terminale, anche a valle dell'aumento della portata oraria di rigassificazione.

Per quanto riguarda gli *Aspetti ambientali* correlati all'integrazione all'istanza, dall'esame della documentazione sopra richiamata emergono i seguenti aspetti:

Atmosfera. Il Proponente evidenzia che l'aumento di capacità di rigassificazione non comporta variazioni legate alle emissioni in atmosfera.

Ambiente Idrico. Il Proponente riporta valutazione dell'impatto legato alla variazione del delta termico allo scarico delle acque necessarie alla rigassificazione. Tale valutazione è stata effettuata tramite l'impiego del modello MIKE 3 per mezzo del quale sono state condotte simulazioni per valutare gli effetti associati alla dispersione del *plume* termico generato dallo scarico freddo del Terminale. Le simulazioni condotte mettono in evidenza che gli effetti del getto freddo (*near field*) sono predominanti fino ad una distanza di circa 15 - 20 m dallo scarico sulla verticale e di circa 20 m sul piano orizzontale (nel verso della corrente). In tale zona, a seguito dei moti turbolenti generati, gli effetti dello scarico tendono ad esaurirsi significativamente, portando a ridotte differenze di temperatura (DT) del getto rispetto all'acqua mare. In inverno il ΔT massimo rilevato laddove si esauriscono i moti turbolenti (limite del *near field*) è pari a $-0,3^{\circ}\text{C}$. Considerando un valore soglia di $-0,05^{\circ}\text{C}$, il *plume* si esaurisce a circa 70 m dallo scarico nella configurazione di progetto (ΔT tra presa e scarico pari a $-9,0^{\circ}\text{C}$).

In estate il getto tende a spingere l'acqua superficiale più calda negli strati inferiori della colonna d'acqua, dove le temperature sono più fredde in virtù della forte stratificazione. Ne consegue che, nonostante lo scarico sia freddo, l'effetto principale dello stesso sia un aumento della temperatura nello strato di colonna d'acqua compreso tra - 30 e - 35 m. In tale area, il massimo ΔT rilevato è pari a circa $2,0^{\circ}\text{C}$. Considerando un valore soglia di $0,1^{\circ}\text{C}$, il *plume* caldo si esaurisce a circa 120 m dallo scarico. Un *plume* freddo di modeste dimensioni è comunque riscontrabile ad una profondità di circa -20 m (estensione massima di circa 50 m). In conclusione, i risultati delle simulazioni condotte non evidenziano significativi impatti sull'ambiente idrico associato alla modifica proposta è pertanto ritenuto del tutto trascurabile. Il Proponente evidenzia infine che, in conformità a quanto prescritto dal D.M. 1256/2004 di pronuncia di VIA originaria, è previsto il monitoraggio in continuo della temperatura alla presa e allo scarico dell'acqua di mare necessaria alla rigassificazione al fine di garantire il rispetto del valore proposto per il delta termico.

Beni materiali (Infrastrutture). Il Proponente evidenzia che:



- l'attuale sistema di ricevimento GNL non necessita di interventi in relazione all'aumento di capacità proposto;
- l'attuale sistema di stoccaggio e rigassificazione non necessita di interventi in relazione all'aumento di capacità proposto;
- l'attuale impianto dell'azoto per il controllo dell'indice di Wobbe risulta dimensionato per poter esercire anche in relazione all'aumento di capacità proposto;
- l'attuale sistema di produzione di energia non necessita di interventi in relazione all'aumento di capacità proposto;
- l'attuale sistema di rigassificazione così come dimensionato permette un incremento di capacità fino a circa 5 miliardi Smc anno. La portata di acqua mare in ingresso ai vaporizzatori resterà invariata e pari a 10.800 mc/h di conseguenza le portate di scarico. In relazione al maggior *send-out*, dovuto all'incremento di capacità, si avrà un incremento di delta termico pari a -9°C rispetto all'attuale -6°C ;
- l'attuale sistema di trasporto gas risulta dimensionato per permettere l'immissione in rete della capacità aggiuntiva di gas.

Ecosistema marino. Il Proponente ha predisposto una caratterizzazione delle componenti ambientali di interesse, con particolare riferimento alle caratteristiche chimico-fisiche ed eco-tossicologiche delle acque marine, alla presenza di cetacei ed ai popolamenti bentonici caratterizzanti i fondali nell'area interessata dal Terminale.

Vengono inoltre elencate le aree marine protette o aree naturali oggetto di tutela, con particolare riferimento a quelle ricadenti entro un raggio di 500 m, che sono:

- il “Santuario per i mammiferi marini” o “Santuario Pelagos”, area marina protetta internazionale creata ai sensi di un Accordo Internazionale tra Francia, Italia e Principato di Monaco e classificata come Area Specialmente Protetta di Interesse Mediterraneo (Specially Protected Areas of Mediterranean Importance – SPAMIs) e istituita con Legge 391 dell'11 Ottobre 2001;
- il Sito di Importanza Comunitaria (SIC IT5160021) “Tutela del *Tursiops truncatus*”, ufficialmente istituito con Deliberazione del Consiglio Regionale n 2 del 14 Gennaio 2020, il più grande sito nel Mediterraneo per la protezione del tursiopo, si estende tra i Comuni di Pietrasanta e Piombino fino alle isole di Gorgona, Capraia e le Secche della Meloria, per una superficie di oltre 3.740 chilometri quadrati. Il SIC è inoltre totalmente incluso all'interno del Santuario Pelagos.

In conclusione, evidenzia che l'aggiornamento proposto, in termini di modifica del delta termico associato all'acqua di mare utilizzata per il processo di rigassificazione, non comporta variazioni sostanziali delle caratteristiche e dell'andamento del *plume* associato allo scarico. Evidenzia inoltre che, come conseguenza del maggiore *send-out* annuale richiesto e del conseguente aumento del delta termico, si avrà anche un aumento delle frigorie immesse nel corpo ricettore (775×10^9 kcal/anno). In conclusione, vista la limitata estensione del *plume*, non sono prevedibili impatti sull'Ecosistema marino anche in relazione all'incremento delle frigorie, che risultano legate al solo scambio termico all'interno dei vaporizzatori che si traduce nel ΔT considerato.

Gestione dei Rischi associati a Eventi incidentali. Il Proponente riporta una sintesi delle analisi condotte al fine di verificare il non aggravio di rischio a seguito dell'incremento di capacità in relazione anche all'incremento dei mezzi navali per il servizio SSLNG ed il conseguente potenziale impatto in termini di aumento del rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D. Lgs 105/15. Evidenzia che la prevenzione degli incidenti sul Terminale è principalmente basata sull'attuazione del Sistema di Gestione e Sicurezza, messo a punto integrando gli aspetti navali a quelli di processo. Particolare attenzione è dedicata al monitoraggio dei sistemi di processo, al controllo della navigazione nell'area circostante il Terminale, all'attuazione dell'adeguata politica ispettiva e di manutenzione preventiva, nonché alle misure da adottare per la mitigazione degli stessi incidenti (Piano di emergenza interno).

Lo studio di verifica il non aggravio di rischio riferito all'incremento della capacità annua di rigassificazione fino a circa 5×10^9 [Sm³] (fermo restando il numero massimo e la tipologia di navi ammesse al trasferimento per anno) con la modifica per implementazione del servizio “*Small Scale*” (considerando un numero di allibi annuo massimo di 122 navi SSLNGC) rileva che poiché tali modifiche:



- non comportano variazione del quantitativo delle sostanze pericolose presenti in Stabilimento (la piccola nave metaniera “SSLNGC” si presenta al trasferimento presso il Terminale scarica), né l’introduzione di nuove sostanze pericolose;
- non comportano cambio di destinazione di serbatoi di liquidi infiammabili rientranti nelle categorie P5a, P5b, P5c;
- non comportano il cambio di destinazione di un serbatoio di stoccaggio di sostanze pericolose o preparati pericolosi nell’ambito della stessa classe o di classe di pericolosità inferiore;
- non comportano 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;

le modifiche proposte non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti. Inoltre, dette modifiche non introducono rischi di effetto domino e che tutti gli scenari incidentali individuati dal Rapporto di Sicurezza di Stabilimento oltre che quelli introdotti e/o influenzati dalle modifiche in quanto rimarrebbero ampiamente all’interno della zona di interdizione alla navigazione di 2 miglia nautiche (3,7 km) stabilita intorno al Terminale; per questo non è da attendersi alcun danno a persone o installazioni estranee alle attività del Terminale stesso. La modifica non coinvolge apparecchiature o sistemi valutati critici per la sicurezza nel Rapporto di Sicurezza di Stabilimento.

Monitoraggio ambientale. Il Proponente fa presente che, in ottemperanza a quanto previsto dal Decreto VIA DEC/DSA/2004/1256 del 15 dicembre 2004, proseguiranno le attività di monitoraggio previste dal Piano di Monitoraggio e Controllo (PMC) e che in particolare, verrà effettuato il monitoraggio in continuo della temperatura alla presa e allo scarico dell’acqua di mare necessaria alla rigassificazione al fine di garantire il rispetto del valore proposto per il delta termico.

4. Contributi istruttori dei soggetti competenti in materia ambientale

4.1 Settore Autorizzazioni Integrate Ambientali

Il Settore, nel contributo istruttorio 15/09/2022 (prot. n. 0352443), prende atto delle dichiarazioni del gestore relative all’assenza di variazioni legate alle emissioni in atmosfera ed in relazione alle acque di scarico, il cui delta termico sarà pari a -9°C in seguito all’incremento di capacità di rigassificazione rispetto all’attuale -6°C , e rimanda allo specifico procedimento di modifica dell’Autorizzazione Integrata Ambientale ministeriale. Infine *“rimanda, per competenza, al Comitato Tecnico Regionale per la Toscana di cui all’art.6 del D.Lgs. 105/2015 la valutazione dell’eventuale aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti conseguenti alle modifiche progettate”*.

4.2 Settore Servizi Pubblici Locali, Energia, Inquinamento atmosferico

Il Settore, nel proprio contributo del 16/09/2022 (prot. n. 0354205) esprime parere favorevole, relativamente alla componente energia, all’aumento di capacità del rigassificatore, evidenziando quanto segue:

Resta fermo che, come già espresso con il precedente parere, lo sviluppo dell’utilizzo diretto del GNL è obbiettivo 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).



In conclusione, il Settore motiva il proprio parere favorevole, in quanto “*Un aumento della capacità di rigassificare risulta fra le priorità non solo della strategia energetica ma della politica nazionale nel suo complesso.*”

Questo aumento di capacità risulterà ancor più prezioso se effettuato in tempi brevi”.

4.3 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 20/09/2022 (prot. n. 356872) il Settore esprime un parere favorevole.

4.4 ARPAT - Direzione Tecnica – Settore VIA/VAS

L’Agenzia, nel proprio contributo istruttorio del 21/09/2022 (prot. n. 359590), redatto con l’apporto tecnico del Settore Rischio Industriale, del Settore Mare e del Dipartimento di Livorno, conferma i precedenti contributi tecnici espressi in merito agli accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG del 11/08/2021 (prot. n. 324623) e del 18/02/2022 (prot. n. 066057) ed evidenzia che l’integrazione all’istanza relativa all’incremento della capacità di rigassificazione non modifica il numero totale di accosti; pertanto esprime parere favorevole a condizione che venga rispettata una prescrizione di carattere tecnico relativa al rischio industriale, che viene recepita nel quadro prescrittivo finale del presente Rapporto Istruttorio.

Con particolare riferimento alle biocenosi marine, inoltre l’Agenzia evidenzia che l’incremento del delta termico da -6 °C a -9 °C previsto dal progetto, nella realtà in cui opera OLT, non comporta significative variazioni sugli ecosistemi acquatici.

4.5 Capitaneria di Porto di Livorno

La Capitaneria, nel contributo istruttorio del 21/09/2022 (prot. n. 359492), conferma quanto espresso nei precedenti contributi del 04/08/2021 (prot. n. 316765) e del 18/02/2022 (prot. n. 66057) rilasciati nell’ambito dell’istruttoria iniziale, e riferisce che non rileva 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”.*

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

La Azienda Sanitaria competente per il territorio riferisce che “*In riferimento (...) a quanto in oggetto, oltre alla richiesta del Proponente di aumentare la capacità di rigassificazione del Terminale si concorda con la richiesta di integrazione della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS prot. 25312 del 1 marzo 2022 relativa alla esecuzione di un monitoraggio della qualità dell’aria da effettuarsi con le modalità indicate nella suddetta richiesta”.*



4.7 Settore regionale Tutela della Natura e del Mare

Il Settore regionale Tutela della Natura e del Mare, competente a esprimere gli esiti della Valutazione di Incidenza Ambientale (VincA), esaminata la documentazione integrativa prodotta, conferma la valutazione già espressa nel precedente parere prot. 324867 del 11/08/2021 trasmesso al MiTE assieme alla D.G.R. n. 329/2022, ovvero “... *relativamente al rischio di collisione con i mammiferi marini e in particolare con specie quali il tursiope 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*”.

5. Valutazioni istruttorie

Resta fermo il parere regionale favorevole già espresso con D.G.R. n. 329 del 28/03/2022 sugli accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG, trasmesso al MiTE con nota prot. n. 137258 del 31/03/2022.

Si ribadisce quindi che le presenti valutazioni istruttorie riguardano esclusivamente la richiesta di integrazione all'istanza in merito all'aumento della capacità di rigassificazione del Terminale presentata dal Proponente OLT offshore LNG Toscana S.p.A., in merito alla quale Regione Toscana intende esprimere un nuovo parere.

Si riportano di seguito le valutazioni istruttorie effettuate suddivise per argomenti.

Aspetti programmatici

In merito alla programmazione regionale si ribadisce, come già riportato nel precedente parere regionale, che il Piano Ambientale Energetico Regionale (PAER 2015) individua l'utilizzo di carburanti alternativi come il metano, in un'ottica di riduzione delle emissioni in atmosfera e di minor impatto ambientale, un obiettivo da perseguire in sinergia con la pianificazione dei trasporti attraverso interventi e strumenti finanziari.

Inoltre, la Strategia Energetica Nazionale nel 2017 (SEN 2017) individua la 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 Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 (PNIEC), trasmesso alla UE nel gennaio 2020, richiama il ruolo del Metano come traghettatore del sistema energetico verso un'economia a basse emissioni climalteranti e del GNL nella diversificazione approvvigionamenti e nei trasporti marittimi e stradali pesanti.



Il SEN e PNIEC quindi recepiscono obiettivi e numeri del D.Lgs 257/2016 (di attuazione della direttiva 2014/94/UE) sulla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi; in particolare l'articolo 6 relativo alla fornitura di gas naturale per il trasporto, prevede:

- 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;
- 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;
- un sistema di distribuzione adeguato per i punti di rifornimento di GNL.

Ad oggi l'intero sistema energetico italiano, nonché anche parte di quello degli altri paesi europei, vede il gas naturale come prima singola fonte energetica: nel 2019 circa 33 milioni di TEP rispetto ai circa 26 milioni del gasolio (dati GSE sui consumi interni lordi). Il metano ha enorme diffusione in Italia sia come combustibile per riscaldamento ambienti sia per la produzione di energia elettrica nella rete di centrali elettriche nazionali.

A tutto ciò, si somma la cosiddetta "crisi ucraina" che ha comportato, a partire dall'autunno del 2021, l'incremento dei prezzi europei di gas naturale con un aggravio enorme (nell'ordine della decuplicazione) dei costi energetici connessi al metano. La stessa "crisi ucraina" ha portato ad una netta diminuzione delle forniture di gas dalla Russia (che negli ultimi anni è stato il principale paese fornitore per l'Italia) e sono stati evidenziati rischi anche di un blocco completo di tali forniture.

A livello europeo è stata definita una prima strategia per affrontare la carenza di gas naturale nella UE: con la Comunicazione della Commissione UE del 18 maggio 2022 è stato approvato il "REPowerEU Plan" che prevede azioni europee comuni per un'energia più sicura, più sostenibile e a prezzi accessibili, al fine di rendersi indipendente dal gas russo prima della fine del decennio attraverso la diversificazione dell'approvvigionamento di gas con importazioni di GNL e gasdotti.

A livello nazionale sono stati emanati ed in corso di emanazione una serie di atti emergenziali sul tema sopradetto. In particolare il D.L. 50/2022 stabilisce la "necessità di diversificare le fonti di approvvigionamento di gas ai fini della sicurezza energetica nazionale" e prevede al riguardo "che le opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente [...], incluse le connesse infrastrutture, costituiscono interventi strategici di pubblica utilità, indifferibili e urgenti".

In conclusione, si ritiene che l'aumento proposto della capacità di rigassificazione del Terminale in oggetto risulti rispondente alle priorità non solo della strategia energetica, ma anche della politica nazionale nel suo complesso, e risulterà ancor più prezioso se effettuato in tempi brevi.

Aspetti progettuali

L'istruttoria condotta ha messo in evidenza che la richiesta di aumento della capacità di rigassificazione non comporta alcuna modifica strutturale al Terminale rispetto al progetto autorizzato 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.

La modifica non prevede inoltre né variazioni del numero degli accosti di navi metaniere rispetto a quelli attualmente autorizzati, né variazioni della taglia delle navi autorizzate.

Si prende atto altresì che non sono necessarie modifiche all'impianto per l'offerta di capacità aggiuntiva, la quale viene ottenuta grazie ad un maggior rendimento dei vaporizzatori e all'ottimizzazione della logistica.

In particolare, si evidenzia che la portata dell'acqua di mare a servizio dei vaporizzatori per la rigassificazione sarà garantita dalle attuali pompe centrifughe attraverso il punto di presa denominato PA1, ubicato nella zona poppiera nella parte inferiore dello scafo e resterà invariata, pari a 10,800 m³/h, quindi anche le portate di scarico non subiranno variazioni (scarico SF15).



Aspetti ambientali

Rischio di incidenti rilevanti

Si ricorda che il Terminale è soggetto agli adempimenti di cui agli artt. 13, 14 e 15 del D.Lgs. 105/2015 “Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose”, come stabilimento di soglia superiore.

Le modifiche proposte complessivamente nel progetto sottoposto a VIA statale consistono:

1. nell’incremento del numero di accosti di navi SSLNG Carrier, da 41 accosti/anno a 122 accosti/anno;
2. nell’incremento della capacità di rigassificazione autorizzata, da 3,75 miliardi di Smc annui, a 5 miliardi di Smc annui.

In relazione alle modifiche in progetto, il gestore ha effettuato una verifica di aggravio del preesistente livello di rischio, in attuazione di quanto disposto dall’art. 18 e dall’Allegato D del D.Lgs. 105/2015, presentando la Dichiarazione di non aggravio di rischio e la Relazione Tecnica al Comitato Tecnico Regionale (CTR) per la Toscana di cui all’art.6 del D.Lgs. 105/2015 e concludendo che le modifiche prospettate non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti, rispetto ai criteri riportati nel citato Allegato D.

A tal proposito, da quanto riferisce ARPAT nella propria nota, risulta che:

- con nota prot. n. 23198 del 16/6/2022, il CTR ha preso atto del non aggravio di rischio presentato dal Gestore il 09/04/2021 relativamente all’incremento del numero di Small Scale LNG;
- OLT ha trasmesso nel mese di agosto 2022 al Comando VVF di Livorno la Dichiarazione di non aggravio di rischio ai sensi dell’art. 18 e dell’Allegato D del D.Lgs. 105/2015 relativa a:
- modifica per implementazione del servizio “Small Scale”, considerando un numero di allibi annuo massimo di 122 navi SSLNG Carrier;
- incremento della capacità annua di rigassificazione fino a circa 5×10^9 [Smc], fermo restando il numero massimo e la tipologia di navi ammesse al trasferimento per anno.

Ciò premesso, dall’esame della documentazione presentata per l’integrazione all’istanza, si prende atto che il Proponente, al fine di quantificare il numero massimo di slot ricevibili per il servizio SSLNG senza impattare sul servizio di rigassificazioni OLT, ha affidato a DNV uno studio integrativo sulla logistica del Terminale, attraverso l’utilizzo di un modello dinamico basato su simulazioni Monte Carlo.

Detto studio, utilizzando come dati di input:

- i dati meteo marini reali (onda e vento) misurati in area FSRU durante il quadriennio 2013-2017;
- la stima della durata di una operazione di discarica di GNL su SSLNG Carrier;
- il numero minimo di giorni tra due slot di navi metaniere;
- il numero di giorni all’anno necessari per le manutenzioni dell’impianto;
- la non contemporaneità delle operazioni di allibo con metaniere convenzionali e SSLNG Carrier;

ha individuato il numero massimo di carichi SSLNG dal Terminale pari a 122 con una variabilità mensile nel numero massimo di SSLNG Carrier compresa tra 5 nel mese di Febbraio (quindi un arrivo ogni 5-6 giorni), a quasi 15 nei mesi estivi di Giugno ed Agosto (1 ogni 2 giorni), influenzata dalle condizioni meteomarine.

Rispetto alla precedente valutazione, non risulta modificato il numero totale di accosti.

In merito all’incremento di capacità annua di rigassificazione, si rileva che non sono previste modifiche impiantistiche, né variazioni del numero di massimo di allibi per il carico della nave, né della tipologia di navi ammesse al trasferimento per anno.

L’incremento della capacità della rigassificazione annua, dagli attuali autorizzati $3,75 \times 10^9$ [Smc] fino a circa 5×10^9 [Smc], risulta infatti ottenuto con l’aumento di GNL approvvigionato mediante navi metaniere e l’aumento della portata di rigassificazione oraria.

A seguito di verifiche e simulazioni, l’impianto è idoneo a fornire una portata massima di 550 ton/h, senza necessità di modifiche, con i valori dei parametri operativi che rimangono sempre all’interno del range di progetto del Terminale.

Lo studio commissionato da OLT a RAMSE ha infatti concluso che, con riferimento ai criteri definiti



nell'Allegato D al D.Lgs. 105/2015, la modifica non costituisce aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti.

Sebbene il suddetto CTR non abbia fatto pervenire un contributo istruttorio allo scrivente Settore e non risultino ad ARPAT ulteriori comunicazioni in merito da parte del competente Comando VVF di Livorno, destinatario della dichiarazione di non aggravio di rischio, sulla base della documentazione esaminata, per quanto di competenza, ARPAT ritiene che sia possibile esprimere parere favorevole alla pronuncia di compatibilità ambientale alle seguenti condizioni:

1. il gestore dovrà indicare le misure che 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 Carrier, 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;
2. il gestore dovrà tempestivamente informare ARPAT circa l'esito della valutazione della Dichiarazione di Non Aggravio relativa alle modifiche in progetto presentata al Comando VVF di Livorno e circa l'acquisizione formale da parte del Comitato Tecnico Regionale della dichiarazione di non aggravio ai sensi del D.Lgs. 105/2015, incluse - se previsto - le determinazioni del Comando VVF competente.

Componente atmosfera

Dagli studi ambientali è emerso che l'aumento di capacità di rigassificazione non comporta variazioni legate alle emissioni in atmosfera. Inoltre, poiché l'attuale sistema di produzione di energia non necessita di interventi in relazione all'aumento di capacità proposto, si conclude che la modifica non comporta variazioni rispetto alla componente atmosfera.

Componente ambiente idrico

Si prende atto di quanto dichiarato dal Proponente, il quale evidenzia che la portata dell'acqua di mare a servizio dei vaporizzatori per la rigassificazione, che risulta garantita dalle pompe centrifughe dal punto di presa, resterà invariata (10,800 mc/h) e, di conseguenza, anche le portate di scarico ed il contenuto di cloro attivo libero.

In relazione al maggior send-out, dovuto all'incremento di capacità di rigassificazione, si evidenzia che si avrà un incremento di delta termico pari a $-9\text{ }^{\circ}\text{C}$ rispetto all'attuale $-6\text{ }^{\circ}\text{C}$.

La valutazione dell'impatto legato alla suddetta variazione del delta termico allo scarico è stata effettuata dal Proponente tramite l'impiego del modello MIKE 3, per mezzo del quale sono state condotte simulazioni per valutare gli effetti associati alla dispersione del *plume* termico generato dallo scarico freddo del Terminale.

Le simulazioni condotte mettono in evidenza che gli effetti del getto freddo (*near field*) sono predominanti fino ad una distanza di circa 15 - 20 m dallo scarico sulla verticale e di circa 20 m sul piano orizzontale (nel verso della corrente).

In tale zona, a seguito dei moti turbolenti generati, gli effetti dello scarico tendono ad esaurirsi significativamente, portando a ridotte differenze di temperatura (DT) del getto rispetto all'acqua mare.

In inverno il ΔT massimo rilevato laddove si esauriscono i moti turbolenti (limite del *near field*) è pari a $-0,3\text{ }^{\circ}\text{C}$.

Considerando un valore soglia di $-0,05\text{ }^{\circ}\text{C}$, il *plume* si esaurisce a circa 70 m dallo scarico nella configurazione di progetto (ΔT tra presa e scarico pari a $-9,0\text{ }^{\circ}\text{C}$).

In estate il getto tende a spingere l'acqua superficiale più calda negli strati inferiori della colonna d'acqua, dove le temperature sono più fredde in virtù della forte stratificazione.

Ne consegue che, nonostante lo scarico sia freddo, l'effetto principale dello stesso sia un aumento della temperatura nello strato di colonna d'acqua compreso tra - 30 e - 35 m. In tale area, il massimo ΔT rilevato è pari a circa $2,0\text{ }^{\circ}\text{C}$. Considerando un valore soglia di $0,1\text{ }^{\circ}\text{C}$, il *plume* caldo si esaurisce a circa 120 m dallo scarico (corrispondente a circa $\frac{1}{3}$ della lunghezza del Terminale).

Un *plume* freddo di modeste dimensioni è comunque riscontrabile ad una profondità di circa - 20 m (estensione massima di circa 50 m).

In conclusione, si ritiene che la modifica in oggetto non comporti significativi impatti sull'ambiente



idrico associato.

Componente rumore e vibrazioni

In merito al rumore subacqueo ed impatti sulla fauna marina, l'aumento della capacità di rigassificazione non introduce alcuna modifica sulla componente ambientale in esame.

Componente vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi (con particolare riferimento alle biocenosi marine)

Si ritiene che l'incremento del delta termico da -6 °C a -9 °C previsto dal progetto, nella realtà in cui opera OLT, non comporti significative variazioni sugli ecosistemi acquatici.

Anche il Settore regionale Tutela della Natura e del Mare ha confermato il parere favorevole con prescrizioni già rilasciato ai fini dell'espressione del precedente parere regionale, essendo ricompresa nel procedimento di VIA statale anche la Valutazione di Incidenza Ambientale 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".

Aspetti socio-economici

Come già evidenziato per gli aspetti programmatici, soprattutto in considerazione della cosiddetta "crisi ucraina" che versa attualmente, l'aumento proposto della capacità di rigassificazione del Terminale in oggetto risulta rispondente alle priorità non solo della strategia energetica, ma anche della politica nazionale nel suo complesso, e risulterà ancor più prezioso se effettuato in tempi brevi.

Si evidenzia in particolare come effetto positivo per gli aspetti socio-economici, la flessibilità che può garantire il Terminale FSRU in oggetto, in termini di approvvigionamento energetico.

Le navi metaniere autorizzate agli accosti aventi capacità di carico compresa tra 65.000 mc fino a circa 180.000 mc (classe "New Panamax") rappresentano circa il 90% della flotta attualmente in servizio nel mondo, ed il Terminale risulta idoneo a ricevere la maggior parte del GNL proveniente dai diversi Paesi produttori, correggendo le specifiche secondo quanto richiesto dalla rete nazionale italiana in fase di rigassificazione.

Pertanto, la flessibilità di ricezione del Terminale rappresenta una garanzia importante per la diversificazione degli approvvigionamenti e per la sicurezza energetica del Paese.

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 in merito alla richiesta di aumento della capacità di rigassificazione del Terminale in oggetto, si ritiene che siano stati affrontati, con riferimento al territorio regionale di competenza, gli specifici aspetti relativi agli impatti previsti per la modifica proposta.

L'istruttoria condotta ha messo in evidenza, in particolare, che:

- 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;

- l'aumento proposto della capacità di rigassificazione del Terminale in oggetto risulta rispondente alle priorità non solo della strategia energetica, ma anche della politica nazionale nel suo complesso, e risulterà ancor più prezioso se effettuato in tempi brevi. In particolare, la flessibilità di ricezione del



Terminale rappresenta una garanzia importante per la diversificazione degli approvvigionamenti e per la sicurezza energetica del Paese;

- per quanto riguarda la valutazione dell'impatto ambientale, la modifica non comporta variazioni rispetto allo stato attuale sulla componente atmosfera, non comporta significativi impatti sull'ambiente idrico associato, non introduce alcuna modifica in merito al rumore subacqueo ed impatti sulla fauna marina e, infine, l'incremento del delta termico da -6 °C a -9 °C previsto dal progetto, nella realtà in cui opera OLT, non comporti significative variazioni sugli ecosistemi acquatici;

- in relazione alle modifiche in progetto, il gestore ha effettuato una verifica di aggravio del preesistente livello di rischio di incidente rilevante, in attuazione di quanto disposto dal D.Lgs. 105/2015, presentando la Dichiarazione di non aggravio di rischio e la Relazione Tecnica al Comitato Tecnico Regionale (CTR) per la Toscana e concludendo che le modifiche prospettate non costituiscono aggravio del preesistente livello di rischio di incidenti rilevanti. Tuttavia, alla luce della valutazione positiva di ARPAT sulla documentazione presentata, non avendo acquisito il contributo istruttorio da parte del suddetto CTR, è risultato necessario prevedere una prescrizione in merito agli aspetti legati al rischio industriale, di seguito riportata;

- il Settore regionale Tutela della Natura e del Mare ha confermato il parere favorevole con prescrizioni già rilasciato ai fini dell'espressione del precedente parere regionale, essendo ricompresa nel procedimento di VIA statale anche la Valutazione di Incidenza Ambientale 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".

Per tutto quanto sopra, **si esprime in linea tecnica un parere favorevole sulla compatibilità ambientale in merito alla richiesta di aumento della capacità di rigassificazione del Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana" avanzata da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto della prescrizione di seguito riportata.**

Prescrizione

1. In merito agli aspetti legati al rischio industriale, il Proponente deve:

a) indicare le misure che 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 Carrier, 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) tempestivamente informare ARPAT circa l'esito della valutazione della Dichiarazione di Non Aggravio relativa alle modifiche in progetto presentata al Comando VVF di Livorno e circa l'acquisizione formale da parte del Comitato Tecnico Regionale della dichiarazione di non aggravio ai sensi del D.Lgs. 105/2015, incluse - se previsto - le determinazioni del Comando VVF competente.

(Soggetto competente al controllo della prescrizione: ARPAT)

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

A) di esprimere 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 in merito alla richiesta di aumento della capacità di rigassificazione del Terminale esistente di rigassificazione GNL galleggiante "FSRU Toscana" avanzata da OLT Offshore LNG Toscana S.p.A., subordinatamente al rispetto della prescrizione sopra indicata, fermo restando il parere regionale già espresso con D.G.R. n. 329 del 28 marzo 2022 nell'ambito del procedimento di VIA statale relativo alla richiesta di accosti aggiuntivi per il servizio di Small Scale LNG;



B) di proporre al Ministero della Transizione Ecologica di individuare - nel caso di recepimento della prescrizione sopra riportata - il Soggetto competente al controllo dell'adempimento della prescrizione indicato al termine della stessa, ricordando di comunicare l'esito delle verifiche di ottemperanza anche al Settore VIA regionale. Sono fatte salve le competenze di controllo stabilite dalla normativa vigente;

C) di dare atto che il Settore regionale "Tutela della Natura e del Mare" ha confermato il precedente parere 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", già trasmesso al MiTE con il precedente parere regionale di cui alla D.G.R. n. 329/2022.

La Responsabile di P.O.
PAUR 2
Ing. Valentina Gentili
firmato digitalmente

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