

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> NQ/R22177	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 1 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## ISTANZA PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE E ALL'ESERCIZIO DELL'OPERA FSRU PIOMBINO E COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI

### Risposte del Proponente alle Osservazioni da parte del Pubblico richieste dal Commissario Straordinario della Regione Toscana con nota Prot. AOOGRT\_0363175 del 23.09.2022

AOOGRT / AD Prot. 0373953 Data 03/10/2022 ore 08:43 Classifica P.120.040.

0	Emissione	S.BONGIOLI	M.LOMBARDI	G.LANZA	Settembre 2022
<b>Rev.</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Elaborato</b>	<b>Verificato</b>	<b>Approvato Autorizzato</b>	<b>Data</b>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 2 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 1. PREMESSA

Nell'ambito dell'Istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del D.L. 50/2022 relativamente all'opera denominata FSRU Piombino e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti in Comune di Piombino, il presente documento fornisce i chiarimenti e le integrazioni progettuali richieste dal pubblico, così come richiesto dal Commissario Straordinario di Governo della Toscana con nota Prot. AOOGR\_0363175 del 23.09.2022 con PEC.

In particolare, il Commissario Straordinario ha ricevuto le seguenti osservazioni

#	ELENCO OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO	Estremi protocollo del Commissario
1	Osservazione del Comune di Campiglia Marittima	Prot. 0341038 del 07/09/2022
2	Osservazione 41 Privato	Prot. 0342101 del 08/09/2022
3	Osservazione 42 Privato	Prot. 0344722 del 09/09/2022
4	Osservazione 43 Privato	Prot. del 12/09/2022
5	Osservazione 44 Privato	Prot. 0346296 del 12/09/2022
6	Osservazione Comitato salute Pubblica di Piombino Val di Cornia	Prot. del 12/09/2022
7	Osservazione 45 Privato	Prot. 0347315 del 13/09/2022
8	Osservazione 46 Privato	Prot. 0347316 del 13/09/2022
9	Osservazione 47 Privato	Prot. 0348976 del 14/09/2022
10	Osservazione Comitato salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. del 14/09/2022
11	Osservazione Comitato salute Pubblica Piombino Val di Cornia	Prot. del 15/09/2022
12	Osservazione 48 Privato	Prot. 0350845 del 15/09/2022
13	Osservazione Associazione di Volontariato Idra	Prot. 0352685 del 16/09/2022
14	Osservazione Piombino Industrie Marittime	Prot. 0352686 del 16/09/2022
15	Osservazione JSW Steel Italy Piombino Spa	Prot. 0352682 del 16/09/2022
16	Osservazione PIOMBINO LOGIC SPA	Prot. 0352683 del 16/09/2022
17	Osservazione 49 PRIVATO	Prot. 0352686 del 16/09/2022
18	Osservazione Comitato salute Pubblica e La Piazza Val di Cornia	Prot. del 19/09/2022
19	Osservazione Italia Nostra Arcipelago Toscano	Del 20/09/2022
20	Osservazione Comitato salute Pubblica Piombino Val di Cornia	Del 21/09/2022

Tabella 1: Elenco delle osservazioni del pubblico

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 3 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

Le osservazioni elencate nella Tabella 1 di cui sopra, affrontano vari temi. L'analisi e le risposte del Proponente hanno riguardato esclusivamente temi tecnici e progettuali.

La Sezione 2 del presente documento riporta le risposte fornite dal Proponente a ciascuno dei soggetti, elencati nella Tabella 1 summenzionata. A ciascun soggetto viene dedicata una scheda in cui si riportano, riga per riga, gli estremi delle richieste di chiarimento e le risposte del Proponente con rimandi a documenti tecnici specifici che sono parte del procedimento autorizzativo in essere ai sensi dell'art. 5 DL 50/2022.

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 4 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 2. RISPOSTE ALLE OSSERVAZIONI

1 - COMUNE DI CAMPIGLIA MARITTIMA prot. 0341038 del 07/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	Il Consiglio Comunale dichiara la propria contrarietà all'ipotesi di collocazione del rigassificatore a Piombino.	Si prende atto dell'osservazione e si rimanda alle determinazioni degli organismi nazionali competenti sull'argomento.

2 – OSSERVAZIONE 41 PRIVATO prot. 0342101 del 08/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	<p>Piano socioeconomico.</p> <p>Si leggono, nel piano socioeconomico, dati sui posti di lavoro che porterà il posizionamento nel porto di Piombino del rigassificatore.</p> <p>Di tutta l'analisi, peraltro molto semplice, senza specificare se si tratta di part o full time e/o quali mansioni e quali professionalità sarebbero interessate, si evince che unico dato probabile sono i 34 marittimi impegnati sulla nave, peraltro non necessariamente Piombinesi.</p> <p>Tutto il resto è ipotizzato, temporaneo e sottoposto al condizionale.</p> <p>Andando ad analizzare una realtà simile, quella della OLT di Livorno, emerge che il personale attualmente impiegato è di 22 unità, alcune part-time e non di Livorno, anche con sede lavorativa a Roma.</p> <p>Di nuovo un lavoro lacunoso, ed in questa parte, totalmente mancante dei dati contrari, e cioè quella della perdita di posti di lavoro e/o utilizzo di ammortizzatori sociali per le unità lavorative attualmente esistenti, a causa della presenza del nuovo impianto e delle limitazioni che porrà agli altri settori esistenti ed a quelli in sviluppo:</p>	<p>Si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del Proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sulla pagina web commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>, in cui sono state fornite le garanzie in merito alla compatibilità con le attività commerciali del porto.</p> <p>Per i restanti aspetti inerenti alla perdita dei posti di lavoro l'argomento non rientra nelle competenze del Proponente.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 5 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

2 – OSSERVAZIONE 41 PRIVATO prot. 0342101 del 08/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Settore itticoltura</li> <li>Settore turismo</li> <li>Settore navi da crociera</li> <li>Settore stabilimenti balneari che avranno come skyline il rigassificatore</li> </ul> Perciò chiedo una ulteriore integrazione almeno in merito alla seconda questione sollevata.	

3 - OSSERVAZIONE 42 PRIVATO prot. 0344722 del 09/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>Innanzitutto, contesto il fatto che non abbiate minimamente tenuto conto della mia precedente osservazione, fatta in data 14 agosto 2022 e pubblicata sul sito con il numero 18, in cui chiedevo espressamente di riportare i termini per le osservazioni, a norma di legge (non 30 ma 60 giorni come vuole l'articolo 24 del d.lgs. 105/2015). Non solo non è stato fatto, ma addirittura i tempi si sono dimezzati: ora un semplice cittadino, ma anche un tecnico, ha solo 15 giorni per leggersi le intere integrazioni e scrivere a sua volta le controdeduzioni: è evidente una enorme disparità di trattamento e mancanza di un vero e proprio contraddittorio con i cittadini e le istituzioni, che vengono relegati come meri spettatori e non come partecipanti attivi. Ciò è inaccettabile in una democrazia che si rispetti, i 15 giorni sono previsti affinché il proponente dia delle integrazioni (in questo caso Voi) e non i cittadini.</p> <p>Detto questo, concentrerò questa mia osservazione soprattutto sul tema occupazionale (fermo restando la mia precedente, nella quale facevo domande su sicurezza, effetto domino, inquinamento ed occupazione, domande alle quali non è ancora stata data risposta). Nelle integrazioni non è stato minimamente detto come intendete preservare i posti di lavoro</p>	<p>Si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del Proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sulla pagina internet commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>, in cui sono state fornite le garanzie in merito alla compatibilità con le attività commerciali del porto.</p> <p>Gli aspetti legati alla itticoltura e pesca sono riportati nel documento “Le biocenosi bentoniche costiere e le attività di pesca dell'ambiente marino dell'area del porto”, allegato all'istanza del 29/06/2022 e nell'“Allegato_8 - Mappatura biocenosi bentoniche e rilievi pesca” contenuto nelle integrazioni inviate da parte del Proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sulla pagina internet commissariale.</p> <p>Inoltre, nell'“Allegato 51 – Relazione UNIGE dispersione gradiente termico e ipoclorito” dell'ANNESSO 11, redatto dall'Università di Genova, si evidenzia come i livelli di temperatura dell'acqua e concentrazione in cloro siano circoscritti e non interferiscano sull'azienda agro-ittica. Inoltre, nel Piano di Monitoraggio Ambientale è previsto il monitoraggio delle acque marino costiere al fine di valutare, durante l'operatività della FSRU, lo stato di qualità di tali acque anche in corrispondenza delle aree prospicienti la costa e in corrispondenza dell'azienda agro-ittica.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 6 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

3 - OSSERVAZIONE 42 PRIVATO prot. 0344722 del 09/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>esistenti, soprattutto nell'itticoltura e negli allevamenti di cozze. Non solo, ma nel comparto agroalimentare questi alimenti non sono stati nemmeno menzionati: appare strano che abbiate menzionato la schiaccia campigliese ed altri generi alimentari che molto probabilmente non avranno ripercussioni neanche con il rigassificatore, omettendo gli alimenti che più di tutti avranno ripercussioni, ovvero il pesce e le cozze. È stata una vostra dimenticanza?</p> <p>Come pensate di preservare l'attuale occupazione che spesso è a tempo indeterminato magari proprio nell'itticoltura e nelle attività collegate all'economia del mare (allevamenti di cozze, pescherie, ristoranti con specialità di pesce, ecc.). Queste persone si dovranno rassegnare a perdere le proprie occupazioni in nome della nave gasiera sulla quale avete ammesso che saranno necessarie 978 ULA e solo 112 "probabilmente" provenienti da Piombino, quindi solo l'11% forse da Piombino?</p> <p>Le 1591 ULA che produrrà la nave che ruoli avranno? Quali requisiti sono richiesti? Per quanto tempo saranno impiegati? Serviranno competenze tecniche ben precise? Immaginiamo di sì, essendo un impianto a rischio di incidente rilevante, ma non è stato detto niente di tutto questo, per cui non si può ritenere credibile; Ma anche, qualora lo fosse, resta il fatto che ci sono posti di lavoro attuali meritevoli di tutela che devono essere preservati.</p>	
	<p>In ogni caso, va preservata anche l'incolumità fisica delle persone e degli edifici, e non ci sono incrementi occupazionali e compensazioni che tengano su questi temi. Ma con rammarico vediamo che nessuno ha riportato alcuna informazione a riguardo, né istruzioni su come si devono</p>	<p>Si rappresenta inoltre che il Piano di Emergenza Esterno sarà predisposto ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione. Si evidenzia che le aree interessate dai potenziali eventi incidentali sono interne al Terminale o ricadenti sulle zone limitrofe della banchina nord e dello specchio acqueo.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 7 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 3 - OSSERVAZIONE 42 PRIVATO prot. 0344722 del 09/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	comportare le persone in caso di incidente rilevante, né viene menzionato l'effetto domino di un possibile incidente, né come e se verranno ricostruite le abitazioni dei cittadini. Semplicemente date per scontato che non accadrà mai nulla, ma la Storia purtroppo ci insegna che non è così.	

### 4 - OSSERVAZIONE 43 PRIVATO del 12/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>In riferimento alle integrazioni presentate da SNAM a seguito della Regione Toscana Direzione Ambientale ed Energia Settore Tutela della Natura e del Mare, osservo che, come si evince chiaramente, le nostre acque marine sono, nella quasi totalità dei casi, addirittura eccellenti.</p> <p>Per nostre si intende, ovviamente, quelle di Piombino e coste limitrofe.</p> <p>Dopo vari aggiustamenti dei piani di monitoraggio, che non sappiamo se soddisferà la Regione si dice, testualmente, che gli studi modellistici delle acque di vaporizzazione, scaricate all'interno del porto, rimangono confinate e pertanto non interessano tratti di costa.</p> <p>Questo, a mio avviso, è inaccettabile.</p> <p>Intanto queste valutazioni, indagini e previsioni non dovrebbero farle la SNAM, privato che deve guadagnare da una opera pubblica, ma gli Enti preposti, pubblici, tra cui credo proprio questo settore della Regione Toscana.</p> <p>In merito all'ipoclorito di sodio non sono state fornite integrazioni ai documenti già allegati.</p> <p>SNAM parla di percentuali di concentrazione e dice che rientrano nei limiti previsti dalla legge, ma il dato in sé non è sufficiente: sono da considerare i volumi di acqua immessi e la costanza del rilascio. Se non erro si tratta di un centinaio di chilogrammi al giorno di ipoclorito, che vanno moltiplicati per</p>	<p>Si faccia riferimento ai contenuti dell'"Allegato 51 – Relazione UNIGE dispersione gradiente termico e ipoclorito" dell'ANNESSE 11, in risposta al Comune di Piombino Prot.0310528 del 05.08.2022 redatto dall'Università di Genova, di cui alla pagina web commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>], in cui si evidenzia come le concentrazioni di cloro raggiungano nel tempo valori molto bassi senza interferire sull'azienda agro-ittica. Anche per quanto riguarda la Posidonia, in considerazione dei valori di concentrazione di cloro riscontrati dal modello nelle aree esterne al porto, si assume che non ci sia interferenza, alla stessa stregua di quanto previsto per le spiagge e la mitilicoltura (si vedano le figure di isoconcentrazioni riportate nel citato documento).</p> <p>Per quanto riguarda il Piano di Monitoraggio si rimarca quanto già evidenziato nell'aggiornamento del Piano di Monitoraggio riportato in "Allegato 12", alla risposta di integrazioni avanzata da ARPAT n. Prot. 0312310 del 08/08/2022, nel quale nel Capitolo 1 dell'introduzione si esplicita quanto segue <i>"Il presente documento si configura come uno strumento flessibile e dinamico che può essere soggetto a revisioni e aggiornamenti in occasione di modifiche significative dell'impianto, nonché a seguito di indicazione da parte degli Enti preposti al controllo. Il Piano di Monitoraggio Ambientale che sarà effettivamente implementato sarà pertanto definito e concordato con gli Enti"</i>.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 8 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

4 – OSSERVAZIONE 43 PRIVATO del 12/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>almeno tre anni. Sono inoltre da considerare i milioni di metri cubi complessivi di acqua (più fredda di almeno sette gradi e clorata) che viene continuamente riversata in mare e che si diffonde con le correnti, in modo costante per anni.</p> <p>L'ipoclorito agisce su posidonia e fauna nonché sulla mitilicoltura, ma interesserà anche le bocche di presa dell'itticoltura e le spiagge balneari.</p>	

5 – OSSERVAZIONE 44 PRIVATO prot. 0346296 del 12/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>In riferimento alle integrazioni presentate da SNAM su richiesta dell'Autorità Portuale di cui annesso 10, osservo: l'Autorità Portuale evidenzia che le aree richieste in concessione sono già assegnate per 25 anni (dal 09.09.2016) alla Piombino Industria Marittima Srl.</p> <p>Pertanto (?), afferma l'Autorità Portuale, dopo non più di tre anni dalla messa in esercizio dell'impianto dovrà essere adeguata la modulistica SID con rimessa in pristino.</p> <p>L'A.P. richiede che si presenti idonea progettualità delle future localizzazioni alternative, dal 2016 fino al 2041 la concessione è già stata rilasciata alla Piombino Industrie Marittime Srl, per cui ci appare legittimo chiederci come potranno convivere le due attività per 3 anni sulla stessa banchina.</p> <p>SNAM dichiara di aver rettificato il SID modello domanda D1, specificando il termine di 3 anni e 9 mesi.</p>	<p>Si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del Proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>, nelle quali è stata rettificata la durata dell'istanza di Concessione Demaniale da 25 anni a 3 anni e 9 mesi (comprensivi del periodo di costruzione e successivo smantellamento delle opere in banchina) (rif. Annesso 10, Allegato 1).</p> <p>Si conferma altresì che al termine dei tre anni di ormeggio in porto, l'FSRU sarà delocalizzata in altro sito.</p> <p>Per quanto riguarda le garanzie in merito alla compatibilità con le attività commerciali del porto si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del Proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sulla pagina internet commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 9 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 5 – OSSERVAZIONE 44 PRIVATO prot. 0346296 del 12/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>Allora non riesco a capire per qual motivo, sul sito della Regione Toscana, compaia ancora e soltanto l'istanza SNAM per 25 anni. Ritengo che tutto ciò vada chiarito definitivamente ed in modo trasparente. Per quanto riguarda il sito della delocalizzazione e relativo progetto, richiesto dalla A.P., la Società non ha presentato nessuna indicazione o progetto, come richiesto. L'Autorità Portuale precisa ancora che la documentazione è carente di uno specifico e dettagliato approfondimento su scenari interferenziali e ricadute operative commerciali rispetto alle attività portuali. SNAM rinvia al documento di valutazione di impatto socio-economico, nel quale, però, non esiste neanche una analisi superficiale delle sicure interferenze. Anche a questa richiesta, dunque, SNAM non risponde.</p>	
	<p>Nell'annesso, poi, si esamina il rischio di collisione tra natanti e rispetto a questo la SNAM lo giudica remoto, rinviando ad un secondo momento una simulazione di elementi finiti. Ma ricordiamo che la relazione depositata da SNAM si avvale di immagini satellitari vecchie, quando ancora la banchina non esisteva, per cui le simulazioni effettuate sono calcolate su un'area più ampia dell'attuale. Inoltre i calcoli sono stati fatti ignorando le fortissime mareggiate e le tempeste di vento che, invece, nel nostro porto non sono affatto infrequenti. Tutto questo è sufficiente a rassicurare l'Autorità Portuale? Sicuramente non lo è per la scrivente. SNAM spiega anche che per non ostacolare i traghetti di collegamento con le isole (che quindi si ammette vengano</p>	<p>In merito al rischio connesso con il traffico marittimo all'interno del porto (con i potenziali eventi di collisioni e urti), si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del Proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]. In particolare, SNAM ha proceduto a condurre uno studio di manovrabilità nell'area portuale in collaborazione con la società CETENA di Genova. Nello studio sono state considerate diverse tipologie navali (tipo FSRU, tipo LNG Carrier con due diverse immersioni e tipo Bulk Carrier con due diverse dimensioni, traghetto). Lo studio ha consentito l'individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare, per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell'ordine di diverse centinaia di metri) senza</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 10 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

#### 5 – OSSERVAZIONE 44 PRIVATO prot. 0346296 del 12/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>ostacolati) le manovre, tra navi gasiere e rigassificatore, saranno effettuate in notturna.</p> <p>In notturna? Mi permetto di avanzare ulteriori dubbi sulla sicurezza di tali manovre che non potranno avvalersi dell'illuminazione diurna.</p>	<p>interazioni con il terminal LNG.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti.</p> <p>In merito alla sicurezza delle operazioni durante le ore notturne, le navi metaniere ed il terminale tutto sono dotate di illuminazione ordinaria e di emergenza per consentire lo svolgimento delle operazioni in sicurezza.</p>

#### 6 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 12/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>[...]</p> <p>Anche in altre occasioni abbiamo scritto a codesta Autorità per rappresentare preoccupazioni per la collocazione di un impianto a rischio di incidente rilevante, che trova disciplina normativa nel decreto 105 del 2015, nell'ambito di un porto vicinissimo alle abitazioni, alle infrastrutture e ad altri elementi vulnerabili, che non tiene conto di adeguate fasce di interdizione, nemmeno 500 metri di contro alle 2 miglia dell'impianto di Livorno, né tiene conto delle disposizioni di cui dell'Allegato 5 sezione F decreto 105 del 2001 che individua in 2 km il livello di attenzione di elementi vulnerabili, quali abitazioni, infrastrutture, attività lavorative. E nella nostra realtà, nella fascia di 2km, vi sono molti elementi vulnerabili, compresa la presenza umana. (cartina allegata).</p> <p>[...]</p> <p>A noi non convince la asserita (quasi sempre) compatibilità con i traffici portuali né le simulazioni proposte di manovre che dovrebbero garantire sicurezza.</p> <p>In risposta alla Capitaneria di porto, la società rileva che le collisioni tra traghetti saranno scongiurate perché sarà sempre possibile porre rimedio alle eventuali avarie, che le operazioni di scarico di Gas liquido avverranno di notte, che alcune</p>	<p>Si evidenzia che la sezione F dell'allegato 5 al D.Lgs. 105/2015 prevede la "descrizione dell'ambiente/territorio circostante lo stabilimento", senza con questo indicare alcuna "fascia di interdizione"; si ricorda inoltre che le aree interessate dai potenziali eventi incidentali sono interne al Terminale o ricadenti sulle zone limitrofe della banchina nord e dello specchio acqueo.</p> <p>Ribadendo che sarà compito delle Autorità competenti la definizione della compatibilità territoriale del Terminale, si evidenzia infine che la società proponente ha fornito all'interno del Rapporto di Sicurezza Preliminare (Allegato 5 dell'istanza e documentazione progettuale) le informazioni utili a tale valutazione, sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2 del Rapporto di Sicurezza Preliminare, secondo quanto previsto dal già citato decreto legislativo.</p> <p>Riguardo ai compiti dell'Autorità di Sistema Portuale rispetto ai temi di sicurezza si rimanda al paragrafo 4 della nota di Codesta Amministrazione inviata al Commissario straordinario di Governo in data 19/09/2022 prot. 0355122.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 11 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 6 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 12/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>banchine non potranno essere utilizzate o utilizzate a certe condizioni meteo da altre navi perché operazioni al limite o non sicure in presenza del rigassificatore e metaniere, che alcune verifiche di uscita dal porto del FSRU sono state simulate solo con venti fino a 15 nodi.</p> <p>Quello che però vorremmo chiedere a codesta Autorità è se abbia adempiuto a quanto espresso dal Decreto Ministeriale 9 maggio 2001, articolo 6 richiamato anche nello stesso Piano Preliminare di Sicurezza dalla Società proponente che scrive "sarà compito dell'Autorità di sistema portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale".</p>	

## 7 – OSSERVAZIONE 45 PRIVATO prot. 0347315 del 13/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>Per il cittadino che non sia un geologo è impossibile sia verificare che constatare le integrazioni di SNAM in merito alla composizione dei terreni ed all'inquinamento ulteriore delle falde.</p> <p>Ma altrettanto non si può dire in quanto al procedimento seguito ed alla sua logica.</p> <p>Osservo preliminarmente come non risulti un'analisi dei suddetti elementi effettuata nel 2022 da una struttura pubblica.</p> <p>I dati di riferimento sono come minimo vecchi di 15 anni, altri ancora più vecchi e denunciano la presenza nei terreni e nella falda di forti elementi inquinanti, quel terreno e quella falda nella quale SNAM andrebbe ad incidere con pesanti scavi e</p>	<p>L'art. 242-ter del D.Lgs.152/06 e s.m.i. definisce la procedura per la realizzazione della tipologia di opera in oggetto nei siti oggetto di bonifica, compresi i Siti di Interesse Nazionale, a cui si rimanda per approfondimenti.</p> <p>La documentazione integrativa predisposta dal Proponente per il MiTE Direzione Generale USSRI è stata predisposta, in relazione al suddetto art. 242-ter del D.Lgs.152/06 e s.m.i., secondo quanto prevede la normativa di riferimento (Decreto Direttoriale DG RIA 30 marzo 2021, n.46). Tale documentazione risulta disponibile alla pagina web del Commissario [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>La normativa in materia di gestione delle terre e rocce da scavo (DPR 120/2017), all'art.25, prevede - qualora l'area risulti già caratterizzata – quanto segue:</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 12 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 7 – OSSERVAZIONE 45 PRIVATO prot. 0347315 del 13/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>spostamenti degli stessi con possibilità di rimuovere inquinanti che potrebbero contaminare altre zone.</p> <p>SNAM parla di protezioni, con tessuto non tessuto, sostanzialmente quel materiale che si mette l'inverno a protezione delle piante, che mi pare non garantisca molto.</p> <p>Senza contare il vento e la pioggia, che certamente peggiorerebbero la situazione, si lavorerebbe a contatto diretto con un SIN mai bonificato; secondo la SNAM tutto questo è possibile perché non sono in corso bonifiche, con le quali avrebbero potuto interferire.</p> <p>Inoltre, se venisse deciso di effettuare un qualsiasi intervento di bonifica, quest'ultimo dovrà fermarsi ad adeguata distanza dal tubo di trasporto del gas per questioni di sicurezza della rete.</p> <p>Mi pare quindi che sia doveroso per i soggetti pubblici interessati prima di tutto verificare l'attuale stato del SIN, prima di sconvolgere lo stesso ed i suoi inquinanti con gli escavatori, cosa che finora non è stata fatta e neanche prevista.</p> <p>Non ci si può fidare dei rilievi e delle campionature di SNAM, in quanto trattasi di società privata che dovrebbe realizzare l'impianto e che ha tutto l'interesse a non sollevare o svelare problemi.</p>	<p>«a) nella realizzazione degli scavi è analizzato un numero significativo di campioni di suolo insaturo prelevati da stazioni di misura rappresentative dell'estensione dell'opera e del quadro ambientale conoscitivo. Il piano di dettaglio, comprensivo della lista degli analiti da ricercare è concordato con l'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente che si pronuncia entro e non oltre il termine di trenta giorni dalla richiesta del proponente, eventualmente stabilendo particolari prescrizioni in relazione alla specificità del sito e dell'intervento. Il proponente, trenta giorni prima dell'avvio dei lavori, trasmette agli Enti interessati il piano operativo degli interventi previsti e un dettagliato cronoprogramma con l'indicazione della data di inizio dei lavori», per approfondimenti si rimanda al DPR 120/17. Il “piano di dettaglio” citato nel suddetto art.25 del DPR 120/17 è costituito dal documento REL-PDU-E-00003 rev.0 “Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17)”, disponibile alla pagina web commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>.</p> <p>Le aree del SIN a terra interessate dal progetto, come è possibile desumere dallo stato di avanzamento dei procedimenti di bonifica 2021 pubblicato sul sito web del MiTE, <u>risultano essere state caratterizzate</u>, pertanto quanto previsto dall'art.25 del DPR 120/17 è applicabile al progetto.</p> <p>Alla luce delle suddette considerazioni, la procedura seguita dal Proponente è in linea con le normative di riferimento.</p> <p>In riferimento alle modalità di esecuzione delle opere previste e la valutazione della compatibilità delle stesse con i siti con procedimenti di bonifica, la documentazione integrativa predisposta dal Proponente per il MiTE Direzione Generale USSRI costituisce difatti l'istanza di avvio del procedimento di valutazione di cui all'art. 242-ter, sulla base di cui il MiTE Direzione Generale USSRI – in qualità di Organo competente – si pronuncia.</p> <p>Nel tratto in area SIN, i terreni che – in base agli esiti della caratterizzazione in corso d'opera - risulteranno non conformi ai limiti normativi vigenti saranno oggetto di rimozione e conferimento ad impianti di recupero/smaltimento in qualità di rifiuti. Le eventuali parti di scavo rimosse saranno rinterrate con terreno acquistato e conformi ai limiti normativi</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 13 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 7 – OSSERVAZIONE 45 PRIVATO prot. 0347315 del 13/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
		<p>vigenti per l'area di interesse. In riferimento alle potenziali interferenze tra scavi a cielo aperto ed acque sotterranee, qualora venisse rilevata la necessità di aggottare le acque eventualmente presenti all'interno della trincea scavata per l'esecuzione dei lavori, le stesse saranno essere aggottate, caratterizzate e gestite come rifiuti conferendole ad impianti di smaltimento. Le acque sotterranee, laddove interferenti con gli scavi, saranno dunque aggottate al fine di abbassare temporaneamente il livello statico della falda e quindi permettere l'esecuzione dei lavori in condizioni favorevoli ed in sicurezza.</p> <p>In riferimento alle misure previste per la gestione delle terre e rocce da scavo in area SIN, nello specifico ai materiali per la copertura e isolamento dei cumuli di terreno scavato, sulla documentazione predisposta è riportato quanto segue: <i>"...i cumuli saranno isolati dal p.c. tramite tessuto non tessuto/geomembrana impermeabile o altro materiale adatto allo scopo, e coperti da teli impermeabili. Tali misure cautelative, previste tra l'altro dal DPR 120/17 nel caso di caratterizzazione delle terre e rocce in corso d'opera (Cfr. Allegato 9 "Parte A – Caratterizzazione su cumuli" del sopracitato DPR), consentono di operare minimizzando, sul terreno di scavo predisposti in cumuli, il potenziale dilavamento/dispersione di eventuali contaminanti presenti operato degli agenti meteorici."</i></p> <p>Come risulta evidente lo scopo del materiale impiegato sarà quello di rendere isolati i cumuli ed evitare rilasci e dispersioni, come rappresentato sull'elaborato cartografico n. PG-PL-32E-00270_r0, facente parte della documentazione integrativa predisposta dal Proponente per il MiTE Direzione Generale USSRI, al quale si rimanda per approfondimenti.</p> <p>In riferimento alla caratterizzazione in corso d'opera delle terre e rocce da scavo, come riportato nello stralcio dell'art.25 del DPR 120/17 soprariportato, il Proponente prima dell'avvio dei lavori trasmetterà il cronoprogramma delle attività ad ARPAT in modo tale che tale Agenzia, qualora lo ritenga opportuno, potrà presenziare alle attività di campionamento e prelevare campioni in contraddittorio.</p>
	<p>Infine rispuntano anche in questo annesso le navi metaniere SMALL SCALE LNG, il progetto non menziona, anche in questa sede, quanto metano sarà convogliato nella rete, cioè</p>	<p>Per quanto riguarda il metano immesso in rete e le metaniere Small Scale LNG, non è possibile prevedere una distribuzione percentuale di utilizzo dello stesso in quanto la "molecola" proveniente dal FSRU, una volta immessa nella rete gasdotti esistente, andrà</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 14 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

<b>7 – OSSERVAZIONE 45 PRIVATO prot. 0347315 del 13/09/2022</b>		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>nel metanodotto e quanto prenderà la via del mare mediante le metaniere.</p> <p>Non esiste la previsione di una percentuale, quanto metano andrebbe nelle case e nelle industrie italiane da Piombino? Il 90% della produzione? Oppure solo il 10%?</p> <p>E quanto metano prodotto a Piombino prenderà la via del mare tramite metaniere? Per andare dove? In Italia o all'estero?</p> <p>Domande, sempre domande, alle quali purtroppo SNAM non dà risposte, neanche in queste integrazioni.</p>	<p>a miscelarsi con l'altro gas naturale proveniente dalle ulteriori fonti di approvvigionamento. Non risulta quindi possibile tracciare la destinazione puntuale del metano rigassificato di Piombino. Per quanto riguarda invece i consumi del gas metano per settore in Italia si può far riferimento al sito istituzionale di ARERA.</p> <p>Si rappresenta infine che Snam FSRU Italia non possiede le informazioni di dettaglio dei contratti di approvvigionamento del GNL come, ad esempio, il Paese dove il gas è stato prodotto. Tali informazioni sono fornite al Ministero dai rispettivi titolari dei contratti ai fini del rilascio delle autorizzazioni all'importazione così come previsto dall'art. 3 del DL 164/00. Snam FSRU Italia, non proprietaria del GNL, garantisce l'erogazione del servizio di ricezione, stoccaggio e rigassificazione del GNL presso il proprio terminale.</p>

<b>8 – OSSERVAZIONI 46 PRIVATO prot. 0347316 del 13/09/2022</b>		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>In riferimento alle integrazioni presentate da SNAM su richiesta di ARPAT osservo:</p> <p>ARPAT chiede una documentazione aggiornata ed una puntuale descrizione del progetto relativo all'uso delle acque di mare per il processo di vaporizzazione del gas.</p> <p>SNAM procede ad una analisi delle acque, utilizzando anche dati ARPAT più o meno recenti e ne deduce che lo stato delle acque è buono per quanto riguarda Piombino, elevato per Follonica.</p> <p>Tuttavia emerge una concentrazione di mercurio già sopra la norma, presente anche nel pescato locale.</p> <p>Non si traggono conclusioni sulla interferenza del progetto che vorrebbe realizzare con questa concentrazione di mercurio che già non è a norma.</p> <p>Poi SNAM procede a descrivere il processo di vaporizzazione, precisando che saranno utilizzati 18.000 metri cubi di acqua marina all'ora con un gradiente termico tra ingresso ed uscita</p>	<p>Per quanto riguarda il processo di vaporizzazione si rimanda alla documentazione fornita al par. 3.1 dell'ANNESSO 13 in risposta alla richiesta ARPAT Prot. n. 0312310 del 08/08/2022 e ai dettagli riportati in Allegato_1 (Planimetria con indicati il punto di prelievo e il punto di scarico).</p> <p>Per quanto riguarda le conclusioni sulla interferenza del progetto con la concentrazione di mercurio nelle acque marine si evidenzia che nel medesimo ANNESSO 13 in risposta alla richiesta ARPAT Prot. n. 0312310 del 08/08/2022, viene riportato in Allegato 12 - Piano di Monitoraggio Ambientale aggiornato. In tale Allegato si prevedono anche attività di monitoraggio sulle acque marino-costiere potenzialmente interessate dal progetto, attraverso l'esecuzione di indagini specifiche finalizzate alla valutazione e al controllo dei potenziali effetti/impatti; i sistemi di controllo e monitoraggio in continuo degli scarichi garantiranno, infatti, il rispetto dei limiti normativi in tema di scarichi idrici e permetteranno di intervenire tempestivamente nel caso si dovessero riscontrare anomalie. I monitoraggi saranno eseguiti in linea con quelli regolarmente svolti da ARPAT (Report ARPAT 2021: Monitoraggio acque marino costiere della Toscana. Attività di monitoraggio 2020) e in linea con la normativa vigente. Si prevede, pertanto, di effettuare il monitoraggio ai sensi</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 15 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

8 – OSSERVAZIONI 46 PRIVATO prot. 0347316 del 13/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>di 7 gradi C, addizionato con cloro nel limite di 0,2 milligrammi per litro, il che significa 3,6 grammi per ora.            Detto così, pare un'inezia, ma per calcolare quanti grammi, o kg, o tonnellate di cloro saranno scaricate nelle acque marine al problema manca un dato e cioè per quante ore.            Se fossero ad esempio 100 ore a settimana si parlerebbe di 360 gr a settimana, se fossero 1000 ore di 3.6 kg a settimana e così via.            Mi pare che questo dato, tuttora mancante, sia indispensabile per capire davvero quanto cloro finirà nelle nostre acque.</p>	<p>del D.Lgs 172/2015 (a modifica del D.M. 260/2010) che prevede che, “ai fini della classificazione delle acque superficiali, il monitoraggio chimico” venga eseguito “nella colonna d'acqua e nel biota”, introducendo (art. 78) “standard di qualità ambientale” (SQA) obbligatori anche per questa seconda matrice (biota), distinguendo, quali parametri ricercare nei pesci e nei molluschi/gasteropodi. Con specifico riferimento al mercurio si precisa che lo stesso risulta incluso nel monitoraggio previsto dal PMA aggiornato in quanto elencato tra le sostanze prioritarie che vengono ricercate da ARPAT nella matrice acqua, secondo quanto riportato nella Tabella 1/A del D.Lgs 172/2015, nonché tra quelle ricercate nella matrice biota su campioni di pesci/mitili secondo quanto previsto dalla Tabella 1/A del D.Lgs 172/2015 e dalle Linee guida emanate da ISPRA in ottemperanza al D.Lgs 172/15 (“Linee guida per il monitoraggio delle sostanze prioritarie secondo D.Lgs 172/15”). Si evidenzia, infine, che il numerosi punti di prelievo proposti (che saranno in ogni caso concordati con gli Enti di controllo) risultano coincidenti con punti già oggetto di monitoraggio nell'ambito della caratterizzazione della parte a mare del SIN di Piombino, con ulteriori punti definiti al fine di coprire l'area marina antistante il porto di Piombino e l'area costiera, e, infine, con due punti della rete di monitoraggio regionale dei tratti di costa Piombino (Salivoli) e Follonica (Carbonifera).</p>
	<p>Dice poi ARPAT che occorre distinguere tra aree adibite al deposito intermedio TRS e quello temporaneo TRS qualificato rifiuto, a questo SNAM risponde che non esistono depositi intermedi TSR(!) la terra di scavo sarà semplicemente accantonata di lato.            Per il SIN, precisa SNAM, la caratterizzazione sarà fatta in corso d'opera, ciò non mi pare credibile.            Sostanzialmente mi pare di capire che quando gli escavatori lavoreranno nel SIN mai bonificato, per alcuni km, accantoneranno la terra a lato dello scavo, ed un tecnico farà dei prelievi sul momento, li manderà ad analizzare il campione, nel frattempo si procederà, e dopo alcuni giorni si saprà se in quel terreno, (nel frattempo accantonato in un campo), ci sarà amianto, mercurio, arsenico o cosa altro.            Non mi pare un modo corretto.</p>	<p>Per quanto riguarda la distinzione tra aree adibite al deposito intermedio e quello temporaneo, si precisa che il deposito intermedio - così come definito dall'art.2 comma 1 lettera n) del DPR 120/17 - fa riferimento alle terre e rocce da scavo qualificate “sottoprodotto”. La gestione delle terre e rocce da scavo nell'ambito di tale progetto non rientra nel regime normativo dei sottoprodotti; a tal proposito il Proponente ha fornito chiarimenti nell'integrazione predisposta in riscontro al parere ARPAT Prot. 0312310 dell'08/08/2022, disponibile alla pagina web del Commissario, a cui si rimanda per il dettaglio [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>In merito alla caratterizzazione del SIN, la normativa in materia di gestione delle terre e rocce da scavo (DPR 120/2017), all'art.25, prevede - <u>qualora l'area risulti già caratterizzata</u> – quanto segue:</p> <p>«a) nella realizzazione degli scavi è analizzato un numero significativo di campioni di</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 16 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 8 – OSSERVAZIONI 46 PRIVATO prot. 0347316 del 13/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>A mio avviso prima dovrebbero essere fatti campionamenti ed analisi per capire cosa si va a smuovere.</p> <p>Poi dai risultati delle analisi decidere se procedere o desistere.</p> <p>Per la verità qualcosa SNAM ha fatto, in contraddittorio con ARPAT ed il laboratorio privato non ha evidenziato livelli di pericolosità, ma i risultati di ARPAT non sono ancora pervenuti ed ovviamente, sono i risultati di quest'ultima che dovrebbero rassicurare i cittadini o magari farli preoccupare di più.</p> <p>Pertanto ritengo che i suddetti lavori non possono avere inizio prima di avere avuto un parere favorevole da parte di ARPAT.</p>	<p><i>suolo insaturo prelevati da stazioni di misura rappresentative dell'estensione dell'opera e del quadro ambientale conoscitivo. Il piano di dettaglio, comprensivo della lista degli analiti da ricercare è concordato con l'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente che si pronuncia entro e non oltre il termine di trenta giorni dalla richiesta del proponente, eventualmente stabilendo particolari prescrizioni in relazione alla specificità del sito e dell'intervento. Il proponente, trenta giorni prima dell'avvio dei lavori, trasmette agli Enti interessati il piano operativo degli interventi previsti e un dettagliato cronoprogramma con l'indicazione della data di inizio dei lavori», Il "piano di dettaglio" citato nel suddetto art.25 del DPR 120/17 è costituito dal documento REL-PDU-E-00003 rev.0 "Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino (ai sensi dell'art.25 comma 1 lett. a del DPR 120/17)", disponibile alla pagina web commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>.</i></p> <p>Le aree del SIN a terra interessate dal progetto, come è possibile desumere dallo stato di avanzamento dei procedimenti di bonifica 2021 pubblicato sul sito web del MiTE, <u>risultano essere state caratterizzate</u>, pertanto quanto previsto dall'art.25 del DPR 120/17 è applicabile al progetto.</p> <p>È utile richiamare quanto riportato nel Parere ARPAT Prot. 0312310 del 08/08/2022, a cui si rimanda per approfondimenti, il quale - come di seguito riportato - valuta corretta la procedura applicata.</p> <p>«...  <i>Problematica relativa terre e rocce da scavo</i>  <i>Documentazione esaminata</i>  <i>REL-PROG-E-00001: Relazione Tecnica</i>  <i>REL-PDU-E-00002: Progetto di utilizzo in sito TRS</i>  <i>REL-PDU-E-00003: Piano di campionamento in corso d'opera delle terre e rocce da scavo del tratto interferente con il SIN di Piombino</i>  <u>Previo inquadramento normativo, il Proponente ha correttamente individuato le due principali casistiche di scavi interno ed esterno al SIN ed ha conseguentemente</u></p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 17 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

8 – OSSERVAZIONI 46 PRIVATO prot. 0347316 del 13/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
		<p><i>predisposto, oltre alla Relazione Tecnica, i due documenti sopra indicati.</i></p> <p>...»</p> <p>Come riportato nello stralcio dell'art.25 del DPR 120/17 soprariportato, il Proponente prima dell'avvio dei lavori trasmetterà il cronoprogramma delle attività ad ARPAT in modo tale che tale Agenzia, qualora lo ritenga opportuno, può presenziare alle attività di campionamento e prelevare campioni in contraddittorio.</p> <p>In riferimento al punto "Per la verità qualcosa SNAM ha fatto, in contraddittorio con ARPAT ..." plausibilmente ci si riferisce alle indagini integrative eseguite il 21/06/2022 su un punto del tracciato di progetto esterno al SIN, per la verifica di n.2 lievi superamenti della CSC col.A D.Lgs. 152/06 di Mercurio nei terreni. Tale argomento è stato oggetto della documentazione integrativa predisposta dal Proponente in risposta al parere di ARPAT Prot. 0312310 DEL 08/08/2022, disponibile alla pagina web del Commissario, a cui si rimanda per approfondimenti [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p>
	<p>Inoltre ARPAT chiede un monitoraggio delle emissioni fuggitive e SNAM descrive un procedimento di monitoraggio sul quale non ho competenza per esprimermi, peraltro prendo atto che le emissioni fuggitive evidentemente ci possono essere, con quali conseguenze?</p> <p>Leggo da varie parti che esistono sistemi molto più moderni ed efficaci per monitorarle, ma io non sono un tecnico perciò non affronto l'argomento, confidando in ARPAT ed altri in sede di Conferenza dei Servizi.</p> <p>Infine leggo in merito all'impatto acustico, basso, dice SNAM, perché in fondo si tratterebbe di un mezzo navale ogni 5-7 giorni, ma non è vero.</p> <p>Quell'enorme mezzo navale è certo, ma le metaniere presenti in tutto il progetto, il cui numero è sconosciuto, qui improvvisamente scompaiono?</p> <p>Che ci saranno è certo, lo dice SNAM, quante saranno e dove</p>	<p>In merito al Piano di Monitoraggio per le emissioni fuggitive (proposto sempre nell'Allegato 12 su citato) mediante il programma LDAR "Leak Detection And Repair Program", si rimarca che la metodologia proposta è conforme a quanto previsto da metodologie riconosciute a livello europeo quali il metodo "US EPA 21" e normalmente impiegate in impianti analoghi; i dettagli e le modalità di monitoraggio saranno in ogni caso concordati con le Autorità di controllo.</p> <p>In merito all'impatto acustico, le previsioni sono state effettuate per verificare il livello acustico indotto dalla FSRU durante il suo funzionamento, evidenziano che l'arrivo della metaniera ogni 5/7 giorni comporterà un interessamento dell'area portuale per poche ore ad ogni arrivo. Anche per tale aspetto è previsto comunque di effettuare i monitoraggi.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 18 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 8 – OSSERVAZIONI 46 PRIVATO prot. 0347316 del 13/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	andranno non lo dice mai, ma non dicendolo si può anche pensare ad un traffico continuo di metaniere da e per il porto, tipo auto ad un distributore di carburante, con conseguente impatto acustico, sull'aria e nelle acque.	

### 9 – OSSERVAZIONE 47 PRIVATO prot. 0348976 del 14/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>Dal testo delle simulazioni presentate dalla società Cetena, Report n. 14650 Rev. 01, intitolate: "Simulazioni di manovra per il Porto di Piombino" si può leggere che molte manovre dei mezzi navali che dovrebbero interessare il porto di Piombino, avverrebbero in situazioni al limite della sicurezza e anche al di fuori della sicurezza, diventando quindi pericolose.</p> <p>A p. 58 di tale rapporto si legge che mentre tutte le manovre sono garantite in situazione di mare calmo e assenza di vento, le cose cambiano notevolmente in caso di venti di Scirocco, Ostro, che soffiano dai 15 nodi in poi.</p> <p>A pagina 63 di questo rapporto leggiamo "<i>Per quanto riguarda la Bulk Carrier 180, l'esito delle manovre è stato suddiviso tra manovre di ingresso e uscita. Le manovre di ingresso risultano svolte <u>al limite della sicurezza</u> nelle varie condizioni, meteorologiche esaminate, qualora sia presente la sola FSRU ormeggiata presso la Banchina Est. Le manovre di ingresso svolte in presenza della FSRU e della LNG Carrier presso la banchina <u>Est non risultano eseguite in sicurezza.</u>"</i></p> <p>Andando avanti nella lettura, sempre all'interno dello studio commissionato da Snam si legge: "<i>Lo studio di manovrabilità affrontato al simulatore ha preso in considerazione condizioni meteorologiche critiche per la fattibilità delle manovre nell'area del Porto di Piombino. (...) Le simulazioni svolte sull'unità</i></p>	<p>In merito al rischio connesso con il traffico marittimo all'interno del porto (con i potenziali eventi di collisioni e urti), si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>In particolare, si è proceduto a condurre uno studio di manovrabilità nell'area portuale in collaborazione con la società CETENA di Genova. CETENA ha più di trent'anni di esperienza nel campo della manovrabilità navale, con un'evoluzione costante a partire dal primo simulatore di plancia di comando negli anni 80 sino alla più recente edizione sviluppata per la simulazione di manovra e i corsi di addestramento alla conduzione della nave.</p> <p>Lo studio ha consentito l'individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell'ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti.</p> <p>In merito ai sei quesiti, inoltre, si consideri quanto segue:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Le valutazioni sulle aree di danno sono state motivate, a norma di legge e secondo le indicazioni della normativa tecnica di riferimento: si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, ito da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo C.4 [<a href="#">Commissario straordinario di</a></li> </ol>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 19 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

9 – OSSERVAZIONE 47 PRIVATO prot. 0348976 del 14/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p><i>FSRU hanno dimostrato la fattibilità delle manovre in condizioni ottimali di calma (...). Tuttavia, sono state <b>evidenziate criticità relative alle manovre di ingresso svolte con la Bulk Carrier 180, presso la banchina Nord, correlabili agli spazi di manovra limitati dalla presenza della scarpata e della FSRU ormeggiata lungo la banchina Est.</b></i></p> <p>Dalla pagina 78 in poi vediamo le immagini degli esiti di tali simulazioni, in cui per 5 volte le manovre dei mezzi navali non sono state eseguite in sicurezza e sono etichettate come <b>“manovra non riuscita”</b> e ben tre volte sono etichettate come <b>“manovre riuscite al limite”</b>.</p> <p>Chiediamo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Perché nel caso dell'OLT dislocato a largo della Città di Livorno, la Capitaneria del Porto di questa città ha disposto un'ordinanza (n. 137/2013) in cui si vieta <u>per un diametro di 3.7 chilometri attorno ad esso</u> la sosta, la navigazione, l'ancoraggio, la pesca e ogni attività subacquea e di superficie, mentre per Piombino questa zona di interdizione non è prevista?</li> <li>2) Che cosa accadrebbe in caso di impossibilità di effettuare manovre in ingresso in sicurezza delle navi indicate nella simulazione della società Cetena?</li> <li>3) Dove attraccerebbero le imbarcazioni in attesa di condizioni meteo ottimali?</li> <li>4) Quali sarebbero gli scenari previsti in caso di incidenti dovuti a possibili collisioni fra navi e imbarcazioni in movimento nel porto, alla presenza della Golar Tundra in banchina?</li> <li>5) Quali scenari in termini di impatto sulla popolazione sarebbero previsti da Snam in caso di attacchi terroristici?</li> <li>6) Quali scenari sarebbero previsti da Snam in caso di</li> </ol>	<p><a href="#">governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]. Non sono previste aree di interdizione, in analogia ad altro rigassificatore offshore, in quanto esse sono aree di interdizione alla navigazione e pertanto non sono applicabili all'impianto in esame.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2) Nel caso in cui le condizioni meteomarine non rispondessero ai requisiti che saranno indicati per l'ingresso al porto, le navi resterebbero ormeggiate al largo o navigherebbero verso altra meta.</li> <li>3) Si veda risposta al punto 2) precedente.</li> <li>4) Sulla base delle conclusioni emerse dallo studio Cetena si è ritenuto di valutare come remoto il rischio di collisione e quindi di danneggiamento ed urto tra le navi in transito e il terminale LNG. Si ritiene opportuno evidenziare che la velocità ipotizzata per le manovre simulate è pari a 3 km/h all'interno del canale dragato di ingresso al porto, velocità che viene ulteriormente ridotta per consentire l'avvicinamento alla banchina con i rimorchiatori.</li> <li>5) Il Terminale sarà dotato di un piano di security, attualmente in fase di condivisione con le autorità competenti, per prevenire le minacce e gestirle per minimizzarne i potenziali effetti.</li> <li>6) Come indicato nel Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale [Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana], ed in particolare ai paragrafi C.7.2.1.3 e C.7.2.2.3, la banchina del Terminale sarà dotata di impianto di protezione dalle scariche atmosferiche, progettato secondo le norme tecniche di riferimento (CEI 81-10/1 EN 62305-1). Si specifica che in accordo all'International Gas Code, Codice internazionale per la costruzione e l'equipaggiamento di navi che trasportano gas liquefatti alla rinfusa, e dalle norme di classificazione delle società di classe (DNV/RINA) per navi costruite in acciaio, non sono previsti sistemi di protezione contro le scariche atmosferiche sia sulla FSRU che sulle navi metaniere, perché progettate ai sensi della stessa normativa.</li> </ol>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 20 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 9 – OSSERVAZIONE 47 PRIVATO prot. 0348976 del 14/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	fulmini che colpissero le navi metaniere e rigassificatrici presenti in porto?	

### 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p><b>Osservazione n.1 alle controdeduzioni di Snam (osservazioni gruppo n.3 del Comitato Salute Pubblica e La Piazza)</b>          [...]</p> <p>1) ..... Riteniamo possibili gli incidenti perché le stesse risposte fornite alla Capitaneria di porto dalla Soc. Snam non sono condivisibili, basti pensare che si basano sul principio che ogni evenienza imprevista, come un'avaria ai traghetti, per esempio, è sempre "governabile" al punto tale che si escludono collisioni sempre, e non si considerano errori umani o situazioni ingestibili per eventi meteo particolarmente difficili.</p> <p>.....Con quanto sopra, alla luce delle risposte date e delle integrazioni progettuali, si ritiene che il progetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-non rispetti le fasce di sicurezza necessarie a prevenire o contenere danni e incidenti alle persone e agli elementi vulnerabili (decreto 105/2015);</li> <li>-non abbia i requisiti della compatibilità territoriale, che invece la Società asserisce per le motivazioni sopra dette e per le quali comunque rinvia alle analisi della Autorità di sistema portuale (Decreto 8.9.2001);</li> <li>-non sia attendibile ad indicare gli scenari possibili, sui quali dovrebbe basarsi il rilascio o meno del nulla osta di fattibilità da parte del CTR e quale documento fondamentale in supporto del piano di emergenza esterno ad opera del</li> </ul>	<p>Fascia di interdizione: Si evidenzia che la sezione F dell'allegato 5 al D.Lgs. 105/2015 prevede la "descrizione dell'ambiente/territorio circostante lo stabilimento", senza con questo indicare alcuna "fascia di interdizione"; si ricorda inoltre che le aree interessate dai potenziali eventi incidentali sono interne al Terminale o ricadenti sulle zone limitrofe della banchina nord e dello specchio acqueo.</p> <p>Le valutazioni sulle aree di danno sono state motivate, a norma di legge e secondo le indicazioni della normativa tecnica di riferimento: si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo C.4 [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Ribadendo che sarà compito delle Autorità competenti la definizione della compatibilità territoriale del Terminale, si evidenzia infine che la società proponente ha fornito all'interno del Rapporto di Sicurezza preliminare le informazioni utili a tale valutazione, sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2 del Rapporto di Sicurezza preliminare, secondo quanto previsto dal D.Lgs. 105/2015.</p> <p>In merito al rischio connesso con il traffico marittimo all'interno del porto (con i potenziali eventi di collisioni e urti), si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>SNAM ha proceduto a condurre uno studio di manovrabilità nell'area portuale in</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 21 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>Prefetto, ciò in considerazione che l'analisi sui rischi è stata eseguita su una nave diversa, ovvero la Golar Igloo e su disegni e relazioni tecniche vecchie di dieci anni, inficiando di conseguenza anche le stesse misure di interdizione ipotizzate intorno alla nave (500 mt);</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-non garantisca la compatibilità del FSRU con i traffici marittimi del porto;</li> <li>-non sia riuscito a dimostrare la non interferenza con altre attività industriali per possibile effetto domino;</li> <li>-rimanda all'AdSP la verifica della compatibilità delle attività produttive esistenti con il rigassificatore, riteniamo comunque che questa non sia garantita anche basandosi sulla stessa documentazione fornita da Snam.</li> </ul>	<p>collaborazione con la società CETENA di Genova. Nello studio sono state considerate diverse tipologie navali (tipo FSRU, tipo LNG Carrier con due diverse immersioni e tipo Bulk Carrier con due diverse dimensioni, traghetto). Le manovre relative alla LNG carrier sono state svolte principalmente in scenario notturno. Tale scelta è stata fatta per tener conto che possa essere necessario ricorrere a questa eventualità da parte delle navi metaniere, al fine di non intralciare l'operatività del porto. Lo studio ha consentito l'individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare, per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell'ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG.</p> <p>Riguardo ai compiti dell'Autorità di Sistema Portuale rispetto ai temi di sicurezza si rimanda al paragrafo 4 della nota di Codesta Amministrazione inviata al Commissario straordinario di Governo in data 19/09/2022 prot. 0355122.</p> <p>In merito ai rilievi sull'analisi HazOp, si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale: in particolare si rimanda all'Annesso 15 "Nota Risposte Prot.0315772-VVF" paragrafo 3 punto 3.1 [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]. In tale annesso è stata tecnicamente dimostrata la validità dell'analisi HazOp allegata al RdSp.</p>
2	<p><b>Osservazione n.2 alle Controdeduzioni SNAM (Comitato Salute Pubblica e La Piazza) Nota modificata 4 Agosto.</b></p> <p>E' del tutto evidente che non hanno assolutamente risposto alla nostra osservazione. <b>Anzi hanno dato una ulteriore prova che ci porta a dire non più che HazOp è condotta in maniera insufficiente ma che piuttosto sia da rifiutare completamente!</b> Nel paragrafo 3.1 indicato si può leggere come si deve condurre una Analisi Operativa dei Rischi. Quel che noi contestavamo non è il metodo adottato per eseguire l'Analisi di Rischio Operativa ma il fatto che è riferita ad un'altra nave la GOLAR IGLOO! <b>Leggendo il documento (scritto in Inglese) fornito, si può constatare addirittura</b></p>	<p>In merito ai rilievi sull'analisi HazOp, si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]: in particolare si rimanda all'Annesso 15 "Nota Risposte Prot.0315772-VVF" paragrafo 3 punto 3.1. In tale annesso è stata tecnicamente dimostrata la validità dell'analisi HazOp allegata al RdSp.</p> <p>Si precisa che a livello tecnico la data di esecuzione del disegno non ha alcuna valenza mentre ha rilievo tecnico la perfetta aderenza dei disegni all'installazione esaminata, aderenza confermata e dimostrata nell'Annesso 15 di cui sopra.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 22 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>che tale analisi è stata fatta nel 2012, a tale periodo risalgono i disegni analizzati e le firme del gruppo che lo ha redatto! Oggi, tale Hazop non sarebbe valida nemmeno per la stessa GOLAR IGLOO, i disegni non sono aggiornati, chi lo ha redatto ha oggi altri compiti e ci chiediamo se sia reperibile.</p> <p><b>Per tutto questo chiediamo che si compia una vera Hazop sulla Golar Tundra e si annulli il Rapporto Preliminare di sicurezza che si basa su documenti vecchi di dieci anni e addirittura riferiti di un'altra nave e per questo inutilizzabili!</b></p> <p><b>Non si può prendere una HazOp della Golar Igloo vecchia di dieci anni e poi dire che è valida per la Golar Tundra</b></p>	
3	<p><b>Osservazione 3 alle Controdeduzioni SNAM (Comitato Salute Pubblica e La Piazza) Nota modificata 4 Agosto.</b></p> <p>La SNAM così riassume una nostra osservazione:  <i>"c) Nulla si dice sugli eventi incidentali esterni per esempio il rischio di collisioni ed il rischio legato a possibili attentati"</i></p> <p>Facciamo notare che nell'annesso 15 paragrafo 3 punto 3.5, SNAM sintetizza e interpreta lo studio commissionato alla Società Cetena di Genova inerente al traffico portuale con la presenza del rigassificatore (FSRU) concludendo che tutto va bene.</p> <p>Se invece di leggere tale interpretazione affrontiamo la lettura delle valutazioni e delle simulazioni condotte da Cetena vediamo che è possibile trarne conclusioni diverse da quelle fornite da SNAM.</p> <p>Non è stata considerata l'interferenza che si potrebbe originare tra il traffico dei traghetti e le previste navi metaniere di piccola taglia che è previsto verranno a rifornirsi di GNL (Gas Naturale Liquido) direttamente alla FSRU.</p>	<p>In merito alla rilevanza ai fini della sicurezza dell'arrivo delle navi metaniere e delle possibili interferenze con altri traffici con i conseguenti rischi (collisioni, urti), SNAM ha proceduto a condurre uno studio di manovrabilità nell'area portuale in collaborazione con la società CETENA di Genova (disponibile nelle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]: in particolare si rimanda all'annesso 15 paragrafo 3 punto 3.5).</p> <p>Nello studio sono state considerate diverse tipologie navali (tipo FSRU, tipo LNG Carrier con due diverse immersioni e tipo Bulk Carrier con due diverse dimensioni, traghetto). Le manovre relative alla LNG carrier sono state svolte principalmente in scenario notturno. Tale scelta è stata fatta per tener conto che possa essere necessario ricorrere a questa eventualità da parte delle navi metaniere, al fine di non intralciare l'operatività del porto. Lo studio ha consentito l'individuazione, per le diverse tipologie navali, delle condizioni meteo marine che consentiranno le manovre di ingresso e uscita in sicurezza. In particolare, per i traghetti, tutte le simulazioni condotte hanno mostrato che la nave si arresterebbe ad una distanza di sicurezza (nell'ordine di diverse centinaia di metri) senza interazioni con il terminal LNG.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 23 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p><b>La stessa Cetena nel seguente studio ammette che la banchina Nord non potrà più essere utilizzata!</b></p> <p><b>In sostanza la stessa SNAM comunica che il porto di Piombino deve rinunciare al traffico merci caratteristico delle navi porta-rinfuse che non avranno dove attraccare!</b></p> <p><b>In sostanza gli studi commissionati da SNAM a Cetena confermano che il traffico portuale subirà un inevitabile e grave diminuzione e non l'incontrario.</b></p>	
4	<p>Per quanto attiene il rischio attentati SNAM sostiene di non doverli trattare rimandando ad una fase successiva l'analisi dei rischi che tale eventualità comportano e dando generiche rassicurazioni in merito. <b>Riteniamo che una parte del documento inerente la prevenzione di attacchi illeciti intenzionali alla FSRU o alla gasiera doveva essere messo a disposizione anche del pubblico.</b></p> <p>Come abbiamo già detto in molte delle nostre osservazioni è la disposizione in un piccolo porto come il nostro, un porto dentro la città, un porto secondo in Italia per traffico passeggeri che rende impossibile garantire e progettare la sicurezza! A differenza che all'OLT di Livorno un attentato avrebbe come conseguenza il coinvolgimento di una intera parte della città di Piombino.</p>	<p>Si ribadisce che la documentazione relativa alla Security, come tra l'altro confermato dalle Autorità Preposte (Autorità di Sistema e Capitaneria di Porto), non può essere condiviso al pubblico a causa di contenuti sensibili.</p> <p>In ogni caso si rappresenta che all'interno di tale documentazione sono stati presi in considerazione tutti gli aspetti di potenziale criticità in accordo alle autorità preposte.</p>
5	<p><b>Osservazione n. 4 alle controdeduzioni di Snam (osservazioni gruppo n.13 del Comitato Salute Pubblica e La Piazza)</b></p>	

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 24 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>La Società FSRU Italia srl, ai rilievi da noi avanzati circa la sveltezza imposta dalla procedura che non consente approfondimenti e alla grave omissione di non procedere tramite la Valutazione di impatto ambientale, rimanda la risposta ad altri Organi.</p> <p>Noi ci appelliamo, in primis, al Commissario Straordinario, AFFINCHE' NON CONSENTA UNA CONCLUSIONE AFFRETTATA SU UN IMPIANTO A RISCHIO RILEVANTE SUL NOSTRO TERRITORIO, senza le necessarie valutazioni inerenti la sicurezza, la salute, la compatibilità territoriale, RICHIEDA Alle Autorità Statali di rivedere le disposizioni normative che hanno esentato la VIA per i nuovi rigassificatori (art 5 decreto 17 maggio 2015, convertito in legge).</p>	<p>Per quanto riguarda l'esclusione dalla procedura di VIA si ribadisce che l'argomento non è di competenza del Proponente. Per tale motivo si rimanda ai contenuti del DL 50/2022.</p> <p>Per quanto riguarda la VIS, si rappresenta che l'Istituto Superiore di Sanità ha emesso il proprio parere in data 20/09/2022 e lo stesso risulta pubblicato sulla pagina web commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p>
6	<p><b>Il Rapporto Preliminare di Sicurezza non è ATTENDIBILE.</b></p> <p>Affinchè l'iter possa proseguire, il Comitato Tecnico regionale è chiamato a concedere o meno il Nulla osta di fattibilità ai sensi della legge sui grandi rischi (decreto 105 del 2015) e ci domandiamo come possa il Comitato Tecnico emettere un parere su un Piano di Sicurezza preliminare che non contiene di fatto una analisi sui rischi.</p> <p>Non risulta al momento che l'Autorità di sistema portuale si sia espressa e se non dovesse mettere a disposizione tali dati , <b>la procedura dovrebbe interrompersi</b> poiché mancante di valutazioni essenziali.</p> <p>Il Piano di emergenza prefettizio deve indicare alla popolazione come attenersi in caso di incidenti...</p> <p>Nemmeno ci sentiamo rassicurati della distanza di circa 1500 metri del rigassificatore dalla banchina dello stabilimento Liberty Magona per le attività di questa industria e per la</p>	<p>In merito ai rilievi sull'analisi HazOp, si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale: in particolare si rimanda all'Annesso 15 "Nota Risposte Prot.0315772-VVF" paragrafo 3 punto 3.1. In tale annesso è stata tecnicamente dimostrata la validità dell'analisi HazOp allegata al RdSp.</p> <p>Si precisa che a livello tecnico la data di esecuzione del disegno non ha alcuna valenza mentre ha rilievo tecnico la perfetta aderenza dei disegni all'installazione esaminata, aderenza confermata e dimostrata nell'annesso 15 di cui sopra.</p> <p>Ribadendo che sarà compito delle Autorità competenti la definizione della compatibilità territoriale del Terminale, si evidenzia infine che la società proponente ha fornito all'interno del Rapporto di Sicurezza preliminare le informazioni utili a tale valutazione, sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2 del Rapporto di Sicurezza preliminare, secondo quanto previsto dal D.Lgs. 105/2015.</p> <p>Riguardo ai compiti dell'Autorità di Sistema Portuale rispetto ai temi di sicurezza si rimanda al paragrafo 4 della nota di Codesta Amministrazione inviata al Commissario straordinario di Governo in data 19/09/2022 prot. 0355122.</p> <p>Le valutazioni sulle aree di danno sono state motivate, a norma di legge e secondo le</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 25 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>presenza dei suoi depositi di idrogeno, anche perché è all'interno della distanza di attenzione di 2km di cui al decreto 105/2015.</p> <p>Né ci sentiamo rassicurati pensando a possibili incidenti legati al traffico aereo oltre alle interferenze possibili per l'ingente traffico marittimo turistico, commerciale, industriale.</p> <p>La banchina nord non potrà essere utilizzata da navi destinate alla industria siderurgica ....</p> <p>Non ci convincono le risposte inerenti la qualità dell'aria che vedrà un maggior carico di emissioni per la presenza ogni 5 giorni di navi metaniere e piccole navi ....</p> <p>Ribadiamo anche in questa sede che il piano inerente la VIS ( Valutazione di impatto sanitario) debba essere istruito dall'Istituto Superiore di Sanità, che al momento risulta solo abbia richiesto al Commissario se debba emettere parere o se l'aspetto sanitario debba essere valutato da altri organi, tenuto conto della procedura commissariale, poiché riteniamo che sia l'organo qualificato a tale compito.</p>	<p>indicazioni della normativa tecnica di riferimento: si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo C.4.</p> <p>I criteri seguiti per lo svolgimento dell'analisi di rischio, sviluppata mediante diverse tecniche all'interno del suddetto Rapporto di Sicurezza preliminare, discendono dalla normativa di settore e dalle norme internazionali, anche in termini di caratterizzazione dei rilasci e di modalità di failure delle apparecchiature.</p>
7	<p>[...] <b>Osservazione n.5</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nel Report n.14650: <b>Simulazioni di manovra</b> per il porto di Piombino a <b>pag.3</b> leggiamo:</p> <p><i>"Per quanto riguarda le condizioni meteomarine, nello studio è stato considerato vento proveniente dal I, II, III e IV quadrante considerando tutte le direzioni ad esclusione di 0°N (Tramontana) e di intensità variabile tra i 15 e i 25 nodi di velocità. L'agitazione ondosa è stata considerata coerentemente alle condizioni di vento esaminate tramite lo studio di agitazione ondosa fornito dal Cliente."</i></p> <p>Avere limitato le simulazioni (tranne che per pochi momenti) con vento avente massimo forza 5 ( 22-27 nodi) in una scala</p>	<p>Lo studio di manovrabilità nell'area portuale è stato svolto dalla società proponente in collaborazione con la società CETENA di Genova. CETENA ha più di trent'anni di esperienza nel campo della manovrabilità navale, con un'evoluzione costante a partire dal primo simulatore di plancia di comando negli anni '80 sino alla più recente edizione sviluppata per la simulazione di manovra e i corsi di addestramento alla conduzione della nave.</p> <p>Durante le giornate di prove al simulatore sono intervenuti, oltre alla società proponente, gli operatori interessati allo svolgimento dello studio, appartenenti ai seguenti Enti: Capitaneria di Porto di Piombino, Autorità di Sistema, Portuale Mar Tirreno Settentrionale, Fratelli Neri S.p.A. (società rimorchiatori operante nel porto di Piombino), Corpo Piloti di Piombino.</p> <p>Per quanto riguarda le condizioni meteomarine, nello studio è stato considerato vento proveniente dal I, II, III e IV quadrante considerando tutte le direzioni ad esclusione di 0°N (Tramontana) e di intensità variabile tra i 15 e i 25 nodi di velocità; l'agitazione ondosa è</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 26 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>che arriva fino a 12 <b>limita fortemente la possibilità di evidenziare situazioni di pericolo</b>, siamo infatti con 15 kn secondo la scala Beaufort in presenza di un "vento fresco" con onde di circa 2,5 metri come valore massimo.</p>	<p>stata considerata coerentemente alle condizioni di vento esaminate tramite lo "Studio dell'agitazione interna portuale" specificatamente predisposto per il progetto, disponibile tra gli Annessi dell'Allegato 1 – "Relazione Tecnica" sul sito web commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>], studio che è stato basato su fonti consolidate di dati dal 1979 al 2022. Per quanto riguarda l'intensità di vento e corrente, è stato fatto riferimento alle indicazioni ottenute dal Corpo Piloti di Piombino [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti (si rimanda alla Documentazione integrativa SNAM del 30 Agosto 2022 – Annesso 09 – Allegato 1 "Studio di manovra").</p>
8	<p><b>Osservazione n.6</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nel Report n.14650: <b>Simulazioni di manovra</b> per il porto di Piombino a <b>pag.12</b> leggiamo:</p> <p><i>"In particolare, è stata verificata la fattibilità delle manovre di ingresso e uscita, al variare delle condizioni meteo marine tipiche del paraggio, da parte di una unità FSRU, una LNG Carrier rifornitrice e due unità Bulk Carrier, le cui caratteristiche sono descritte nel corso di questo documento."</i></p> <p>Riteniamo che limitare la fattibilità delle manovre di ingresso e di uscita dal porto alle sole navi metaniere(LNG Carrier) che servono a ricaricare la rigassificatrice(FSRU) ed a due portarinfuse (Bulk Carrier) sia un <b>scelta che non evidenzia le molte situazioni di pericolo</b>.</p> <p>Non è stata fatta, vogliamo evidenziare uno solo dei molti casi possibili da analizzare, ad esempio nessuna simulazione che considerasse l'interferenza che si potrebbero originare tra il traffico dei traghetti e le previste navi metaniere di piccola taglia che verranno a rifornirsi di GNL (Gas Naturale Liquido) direttamente alla FSRU.</p>	<p>Per quanto riguarda la tipologia di natanti su cui sono state sviluppate le simulazioni di ingresso e di uscita, confrontando le caratteristiche tecniche (ad es. dimensioni, velocità di rotazione) dei natanti Ro-Pax con le navi metaniere studiate, si può osservare ad esempio che i natanti Ro-Pax sono caratterizzati da dimensioni minori e velocità di rotazione superiori.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti (si rimanda alla Documentazione integrativa SNAM del 30 Agosto 2022 – Annesso 09 – Allegato 1 "Studio di manovra") [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 27 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

9	<p><b>Osservazione n.7</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nel Report n.14650: <b>Simulazioni di manovra</b> per il porto di Piombino a <b>pag.15</b> osserviamo:</p> <p>nel grafico Manovre vs Meteo si può constatare che la maggior parte delle manovre simulate con le navi sono state eseguite in assenza di vento e con vento moderato (15Kn) che genera piccole onde (forza 4 nella scala Beaufort). <b>Riteniamo non evidenziate le situazioni di pericolo a cui le navi andranno incontro manovrando in condizioni meteo più critiche.</b></p>	<p>Per quanto riguarda le condizioni meteomarine, nello studio è stato considerato vento proveniente dal I, II, III e IV quadrante considerando tutte le direzioni ad esclusione di 0°N (Tramontana) e di intensità variabile tra i 15 e i 25 nodi di velocità; l'agitazione ondosa è stata considerata coerentemente alle condizioni di vento esaminate tramite lo "Studio dell'agitazione interna portuale" specificatamente predisposto per il progetto, disponibile tra gli Annessi dell'Allegato 1 – "Relazione Tecnica" sul sito web commissariale, studio che è stato basato su fonti consolidate di dati dal 1979 al 2022. Per quanto riguarda l'intensità di vento e corrente, è stato fatto riferimento alle indicazioni ottenute dal Corpo Piloti di Piombino [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti (si rimanda alla Documentazione integrativa SNAM del 30 Agosto 2022 – Annesso 09 – Allegato 1 "Studio di manovra").</p>
10	<p><b>Osservazione n.8</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nel Report n.14650: <b>Simulazioni di manovra</b> per il porto di Piombino a <b>pag.34</b> leggiamo:</p> <p><i>"Le manovre relative alla LNG carrier sono state svolte principalmente in scenario notturno. Tale scelta è stata fatta per tener conto che, in alcune circostanze di traffico portuale diurno particolarmente intenso, possa essere necessario ricorrere a questa eventualità da parte delle navi metaniere, al fine di non intralciare l'operatività del porto."</i></p> <p>Questa frase attesta che l'ingresso in porto di una o due metaniere (LNG carrier) che settimanalmente verranno a rifornire di GNL la rigassificatrice (FSRU) è incompatibile con il traffico dei traghetti per l'Elba che avvengono in ore diurne ed è di intralcio alla operatività del porto. Qualora tale rifornimento dovesse obbligatoriamente avvenire di giorno (per molte cause che ci asteniamo da esporre) questo</p>	<p>Come già riportato all'interno delle integrazioni fornite all'Autorità di Sistema Portuale, per quanto riguarda le manovre di entrata e uscita dei mezzi navali a supporto dell'FSRU, si conferma che nella stagione estiva saranno eseguite esclusivamente in notturna, quindi senza generare interferenza con il traffico traghetti. Durante il resto dell'anno si valuterà attentamente la possibilità di manovra anche in periodo diurno in funzione delle effettive finestre di disponibilità. Resta comunque inteso che, in ogni caso, sarà data la priorità al transito dei traghetti.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 28 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>comporterebbe il blocco dei traghetti diretti all'Elba per molte ore, verrebbe meno la continuità territoriale garantita dalle numerose corse che legano l'isola al continente. La presenza della FSRU, delle metaniere per rifornire la FSRU e delle metaniere di piccola taglia per rifornirsi di metano liquido dalla stessa FSRU non solo riducono necessariamente il numero di corse dei traghetti verso l'Elba ma impedirebbero qualsiasi sviluppo delle attività portuali destinate ad incrementare il traffico di merci (RoRo) verso Corsica e Sardegna raggiungibili in tempi dimezzati rispetto alle corse che partono da Livorno. E' evidente l'inaccettabile danno economico ed occupazionale che tale scelta determina alla operatività ed alla attività portuale ed indirettamente all'intero territorio della Val di Cornia.</p>	
11	<p><b>Osservazione n.9</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nel Report n.14650: Simulazioni di manovra per il porto di Piombino a pag.41 leggiamo:</p> <p>le manovre simulate di ingresso e di uscita della FSRU dal porto sono tutte, tranne una, fatte in assenza di vento ed onde! L'unica simulazione di manovra di uscita della FSRU è fatta con vento forza 4 (15 Kn) della scala Beaufort!</p> <p>Vorremo sottolineare come questo sia particolarmente grave dato che se come successo ultimamente nel porto di Piombino, si sviluppasse un incendio nei pressi della FSRU questa dovrebbe molto probabilmente potere essere allontanata dal porto indipendentemente dalle condizioni meteo!</p> <p>Tale evenienza potrebbe avvenire anche con venti forza 9 (41-47 Kn) caratteristici di una forte burrasca! Le simulazioni non prevedono condizioni meteo più severe per la FSRU e per questo non evidenziano il gravissimo pericolo che</p>	<p>Durante le giornate di prove al simulatore CETENA sono intervenuti, oltre alla società proponente, gli operatori interessati allo svolgimento dello studio, appartenenti ai seguenti Enti: Capitaneria di Porto di Piombino, Autorità di Sistema, Portuale Mar Tirreno Settentrionale, Fratelli Neri S.p.A. (società rimorchiatori operante nel porto di Piombino), Corpo Piloti di Piombino.</p> <p>Per quanto riguarda le condizioni meteomarine, nello studio è stato considerato vento proveniente dal I, II, III e IV quadrante considerando tutte le direzioni ad esclusione di 0°N (Tramontana) e di intensità variabile tra i 15 e i 25 nodi di velocità; l'agitazione ondosa è stata considerata coerentemente alle condizioni di vento esaminate tramite lo "Studio dell'agitazione interna portuale" specificatamente predisposto per il progetto, disponibile tra gli Annessi dell'Allegato 1 – "Relazione Tecnica" sul sito web commissariale, studio che è stato basato su fonti consolidate di dati dal 1979 al 2022. Per quanto riguarda l'intensità di vento e corrente, è stato fatto riferimento alle indicazioni ottenute dal Corpo Piloti di Piombino [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Le manovre di ingresso ed uscita della FSRU saranno necessarie solo all'avvio e alla chiusura del Terminale e pertanto saranno programmate tenendo conto delle condizioni meteo previste.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti (si rimanda alla</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 29 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>corriamo mettendo una FSRU in un piccolo porto come il nostro dove le manovre avvengono entro limiti strettissimi, scelta mai praticata in Italia e del tutto inappropriata!</p>	<p>Documentazione integrativa SNAM del 30 Agosto 2022 – Annesso 09 – Allegato 1 “Studio di manovra”).</p> <p>In caso di emergenza, l'intero Terminale sarà dotato di Piano di Emergenza Interna ai sensi del D.Lgs. 105/2015 per poter fronteggiare eventuali situazioni di emergenza. Si ricorda che la nave è dotata di impianti antincendio certificati dai regolamenti internazionali.</p>
12	<p><b>Osservazione n.10</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022          Nel Report n.14650: Simulazioni di manovra per il porto di Piombino a pag.55          Lo stesso proponente nel seguente studio ammette che la banchina Nord non potrà più essere utilizzata! E' del tutto evidente il danno che questo comporta alle acciaierie          Ma anche la banchina Ovest dove attraccano le navi porta-rinfuse presenta una situazione altrettanto problematica:          In sostanza lo stesso SNAM comunica che il porto di Piombino deve rinunciare al traffico merci caratteristico delle navi porta-rinfuse che non avranno dove attraccare! Inaccettabile!</p>	<p>Durante le giornate di prove al simulatore CETENA sono intervenuti, oltre alla società proponente, gli operatori interessati allo svolgimento dello studio, appartenenti ai seguenti Enti: Capitaneria di Porto di Piombino, Autorità di Sistema, Portuale Mar Tirreno Settentrionale, Fratelli Neri S.p.A. (società rimorchiatori operante nel porto di Piombino), Corpo Piloti di Piombino.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti (si rimanda alla Documentazione integrativa SNAM del 30 Agosto 2022 – Annesso 09 – Allegato 1 “Studio di manovra”).</p> <p>In merito alle attività esistenti e future all'interno del porto, ribadendo che sarà compito delle Autorità competenti la definizione della compatibilità territoriale del Terminale, la società scrivente ha fornito all'interno del Rapporto di Sicurezza preliminare (All.5 - istanza e documentazione progettuale) informazioni utili alla valutazione della compatibilità territoriale del Terminale, sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2. In particolare, in estrema sintesi, sulla base degli elementi disponibili, si può dedurre che la compatibilità territoriale con il territorio del Terminale di Piombino è rispettata.</p> <p>Pertanto, ferma restando la competenza in materia di compatibilità territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, dalle valutazioni condotte emerge che sussiste la possibilità di proseguire le attività industriali in corso sulla banchina nord ed est in quanto tali attività possono essere inquadrata come ricadenti in area di categoria “E.2” (aree industriali/artigianali) e pertanto compatibili in base alla Tab. 3a del 9 Maggio 2001; tale inquadramento è confermato dal Piano Regolatore Portuale vigente che classifica l'area del molo Nord come “area industriale – commerciale – siderurgica”.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 30 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

13	<p><b>Osservazione n.11</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nel Report n.14650: Simulazioni di manovra per il porto di Piombino a pag.50 troviamo una tabella che simula le avarie che possono capitare ai traghetti.</p> <p>Sono esclusi incidenti che determinino la collisione con la FSRU a seguito di una avaria ad un traghetto, non è quindi prevista una situazione in cui non si riesca a porvi rimedio. Per questo in tutte le simulazioni si prevede la piena operatività delle ancore, nelle avarie al timone quella delle macchine e le manovre effettuate dall'equipaggio sono sempre condotte in modo efficiente. Eppure una qualsiasi evenienza che impedisce manovre di uscita da una avaria o da manovre sbagliate può capitare basta guardare cosa successe al Moby Prince con i suoi 140 morti, la collisione con un'altra nave per un motivo qualsiasi non fu evitata! Non viene specificato cosa accadrebbe in caso di collisione tra un traghetto e la FSRU o la metaniera in fase di scarico del GNL!</p>	<p>Dall'esito delle simulazioni di manovra svolte presso CETENA sono state considerate avarie a bordo dei mezzi coinvolti, non sono state evidenziate situazioni di interferenza con il terminal LNG.</p> <p>Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti (si rimanda alla Documentazione integrativa SNAM del 30 Agosto 2022 – Annesso 09 – Allegato 1 “Studio di manovra”).</p> <p>In ogni caso si specifica che il Terminale sarà dotato di un Piano di Emergenza Internala cui progettazione prevede che il terminale sia dotato di un sistema di sicurezza per la protezione di personale, impianti di produzione e ambiente, costituito da due sezioni (Emergency Shut Down ESD, Fire &amp; Gas F&amp;G).</p>
14	<p><b>Osservazione n.12</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Con la presente osservazione, contrariamente alle precedenti che si riferiscono alle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022, si prende in esame quanto esplicitato nel documento redatto da CETENA S.p.A per conto dell'Autorità Portuale di Piombino e dell'Elba e avente per oggetto: Adeguamento Tecnico Funzionale del Piano Regolatore Portuale 2008 del Porto di Piombino – Simulazioni di manovra – Report 11610 emesso in data 15.07.2013.</p>	<p>Per quanto riguarda le condizioni meteomarine, nello studio CETENA è stato considerato vento proveniente dal I, II, III e IV quadrante considerando tutte le direzioni ad esclusione di 0°N (Tramontana) e di intensità variabile tra i 15 e i 25 nodi di velocità; l'agitazione ondosa è stata considerata coerentemente alle condizioni di vento esaminate tramite lo studio di agitazione ondosa specificatamente predisposto per il progetto, disponibile tra gli Annessi dell'Allegato 1 – “Relazione Tecnica” sul sito web commissariale, studio che è stato basato su fonti consolidate di dati dal 1979 al 2022. Per quanto riguarda l'intensità di vento e corrente, è stato fatto riferimento alle indicazioni ottenute dal Corpo Piloti di Piombino [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 31 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>- spontanea sorge una domanda: perché le simulazioni eseguite da CETENA S.p.A. nel Report Prot.0310613 del 05.08.2022 non hanno previsto un vento con 35 nodi di velocità? Forse perché come riportato nelle pag. 24/50, 25/50 e 26,50 nella Tabella 6 i risultati delle manovre risultano.... Considerazione finale.</p> <p>Stante quanto sopra esplicitato, fatto salvo quanto descritto dal numero 1001 al n.1007, si ritiene indispensabile che le manovre simulate da CETENA S.p.A. nel Report Prot.0310613 del 05.08.2022 siano verificate anche con vento a 35 kn.</p> <p>Questa come le precedenti osservazioni dimostra che lo studio commissionato a Cetena avendo scelto di limitare al solo vento con forza 15 nodi non possa garantire la piena operatività del porto.</p>	
15	<p><b>Osservazione n.13</b> sulle integrazioni 26/08/2022 - SNAM-ANNESSO 09_MIMS Capitaneria Piombino Prot.0310613 del 05.08.2022</p> <p>Nella Relazione Tecnica Rapporto Preliminare di sicurezza redatta da SNAM ai sensi del D.Lgs 26 giugno 2015, n.105 (REL-MEC-E-00100 Commessa NQ/R22177, al punto C.1.2.1. Analisi storica esterna da banca dati FACTS, acronimo di "Failure and Accidents Technical Information System", vengono elencati nella Tabella 12 pag. 73/230 sotto la Fase Attività: Navigazione, dal n.39 al n.48, n.10 incidenti che in vari anni e in vari paesi, hanno interessato navi cisterne di GNL.</p> <p>Le possibilità di un incidente possono derivare da malfunzionamenti, guasti, errori umani, eventi naturali imprevedibili, e, considerato l'attuale momento di crisi geopolitica con l'appoggio del Parlamento Italiano alla guerra</p>	<p>L'analisi dell'esperienza storica incidentale sviluppata nel Rapporto di Sicurezza preliminare (All.5 – Istanza e documentazione progettuale), inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 e disponibile sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>], risponde a quanto previsto dal D.Lgs. 105/2015 che prevede di specificare l'esperienza storica e le fonti di informazione relative alla sicurezza di installazioni simili, con riferimento alla possibilità di insorgenza di incendi, esplosioni ed emissioni di sostanze pericolose, indicando al contempo le modalità ed i criteri di ricerca utilizzati, garantendo la possibilità di verifica da parte dell'autorità competente. I database consultati per tale analisi sono FACTS "Failure and Accidents Technical Information System" del TNO e eMARS "e-Major Accident Reporting System" del Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione europea: Entrambe costituiscono fonti accreditate e verificabili.</p> <p>Il Terminale sarà dotato di un piano di security, attualmente in fase di predisposizione con le autorità competenti.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 32 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

<p>in Ucraina, la vulnerabilità a possibili attacchi terroristici. [...] Riguardo agli eventi naturali, Il Rapporto Preliminare di Sicurezza redatto da SNAM, recita testualmente:</p> <p>a) al punto C.3.2.1. Terremoti: ".....l'area di Piombino, comune di Livorno, come tutta la regione Sardegna, risulta in zona 4, cioè la zona meno pericolosa, dove la probabilità che capiti un terremoto è molto bassa"</p> <p>b) al punto C.3.2.4.Tsunami, a conclusione dell'analisi: "<i>...l'area occupata dall'impianto...(omissis)....è caratterizzata da un rischio tsunami basso in confronto ad altre coste del territorio italiano</i>".</p> <p>[...]</p> <p>c) al punto C.3.2.5. Trombe d'aria e tornado: "<i>gli eventi registrati nell'area in esame.....omissis....nel periodo gennaio 1980 – maggio 2022....omissis....mostrano che nel periodo sono registrati 38 eventi di trombe d'aria o vento forte. Analizzando i report degli eventi classificati come tornado e forte vento individuati per l'area di interesse, nessuno di tali eventi è risultato caratterizzato all'interno della scala Fujita in quanto non hanno comportato i danni descritti nella tab.17.</i></p> <p>Lo scorso 20 Agosto il maltempo che si è abbattuto sull'Italia Centro Settentrionale è l'esempio come i fenomeni meteorologici siano sempre più estremi. I danni maggiori in Toscana dove le trombe d'aria hanno devastato edifici e infrastrutture e causato anche due vittime.</p> <p>A Piombino il forte vento, che ha raggiunto e superato i 140 km/h (75 kn), ha danneggiato e rischiato di distruggere</p>	<p>Il Terminale sarà dotato di un Piano di Emergenza Interna, il cui sviluppo non è richiesto dal D.Lgs. 105/2015 nella fase di Rapporto di Sicurezza preliminare. La progettazione ha previsto che il terminale sia dotato di un sistema di sicurezza per la protezione di personale, impianti di produzione e ambiente, costituito da due sezioni (Emergency Shut Down ESD, Fire &amp; Gas F&amp;G) di cui la prima ESD prevede la fermata dell'intero impianto e la depressurizzazione automatica dello stesso, ad attivazione sia automatica che manuale dall'operatore: pertanto in saranno disponibili adeguati sistemi di blocco.</p> <p>Il Piano di Emergenza Esterna sarà predisposto ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione.</p> <p>In merito agli eventi naturali, si precisa che il sistema di ormeggio è stato progettato per resistere a venti di intensità pari 60 nodi e una corrente di 3 nodi, rispettando la normativa internazionale e quella italiana in materia. L'intensità del vento rientra nella categoria 1 degli uragani nella scala SSHS. Inoltre, come indicato nelle relazioni di progetto, gli scenari di maremoto simulati sono stati definiti in accordo con la direttiva del Sistema di Allertamento Nazionale Maremoti (SiAM) (vedi Direttiva PCM pubblicata sulla GU n.128 5/6/2017). In questo contesto, si è fatto riferimento alla «quantificazione probabilistica della pericolosità dovuta a maremoti indotti da sismi» (S-PTHA – Seismic - Probabilistic Tsunami Hazard Assessment) sviluppata tra il 2016 e il 2018 nell'ambito del Progetto Europeo TSUMAPS-NEAM (North-Eastern Atlantic, the Mediterranean and connected seas), co-finanziato dal DGECHO e coordinato dall' INGV, la quale tiene conto dell'archivio storico dei maremoti del Nord Est Atlantico, del Mar Mediterraneo e dei mari ad esso collegati.</p>
--	--

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 33 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	una ruota panoramica.	
16	<p>Un'infrastruttura preposta alla rigassificazione e allo stoccaggio di gas GNL, situata in un porto, soggetto a intenso traffico passeggeri e posizionato a poche centinaia di metri da una cittadina, costituisce di fatto un'infrastruttura altamente sensibile, per la cui sicurezza dovrebbe essere sottoposta a uno strettissimo regime di vigilanza non dissimile dalla vigilanza alla quale sono sottoposti gli obiettivi sensibili militari e non (aeroporti civili e militari, basi militari, depositi di materiali militari).</p> <p>La questione sicurezza è quindi fondamentale e non possono esistere garanzie per una nave del genere a poche centinaia di metri da case, da attività produttive, da fabbriche.</p> <p>In tal senso l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino ha avanzato nei confronti di Snam la seguente richiesta: <i>"indicazione in ordine alle opere di difesa fisica (es .barriere, reti, ecc.) e di prevenzione delle minacce da attacco illecito intenzionale, sia da terra che da mare....omissis."</i></p> <p>Sarebbe però stato opportuno specificare che l'attacco potrebbe avvenire anche dal cielo, come ad esempio è stato a New York l'11 settembre 2001.</p>	<p>La documentazione relativa alla Security è stata condivisa con le Autorità Preposte (Autorità di Sistema e Capitaneria di Porto), ed all'interno delle stesse sono stati presi in considerazione tutti gli aspetti di potenziale criticità di concerto con le autorità preposte.</p>
17	<p><b>CHI GOVERNA DEVE AVERE BUON SENSO</b></p> <p>Prendendo a riferimento le norme applicate al rigassificatore OLT di Livorno, Piombino non sarebbe stato preso in considerazione dai nostri governanti se avessero avuto buon senso.</p> <p>Zona di interdizione - 2 miglia - 3,7 Km          Zona di controllo – 4 miglia - 7,41 km          Zona di monitoraggio - 8 miglia- 14,82 Km</p>	<p>Per quanto riguarda il paragone tra la fascia di interdizione della OLT e quella della FSRU di Piombino si specifica che le valutazioni sulle aree di danno sono state motivate, a norma di legge e secondo le indicazioni della normativa tecnica di riferimento: si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo C.4. [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Non sono previste aree di interdizione, in analogia ad altro rigassificatore offshore, in quanto esse sono aree di interdizione alla navigazione e pertanto non sono applicabili all'impianto in esame.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 34 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>La fascia d'interdizione, facendo centro nel baricentro della nave rigassificatrice, interessa un'area circolare che comprende la città di Piombino, ad est fino all'ospedale di Villamarina, a sud fino alla punta della Rocchetta a piazza Bovio, a nord fino a Montegemoli, e ad est fino a Tor del sale.</p>	
18	<p>L'INCIDENTE PIU' UNICO CHE RARO E' SEMPRE POSSIBILE E GLI EFFETTI SAREBBERO DEVASTANTI. [...]. Il rigassificatore di Piombino contiene 170.000 mc di GNL (Gas Naturale Liquefatto)</p> <p>La bomba atomica sganciata il 6 agosto 1945 su Hiroshima liberò un'energia pari a circa 20 chilotoni corrispondenti a <math>66 \text{ TJ} = 66 \times 10^{12} \text{ joule}</math></p> <p>..... Facendo il rapporto fra il potere calorifico del contenuto del rigassificatore e quello della bomba di Hiroshima si ha l'equivalente del numero di bombe.....60</p> <p>Il problema non è quello di accertare se è possibile o meno un evento catastrofico ma è quello di capire quali sono le problematiche e le possibili conseguenze oggettive, sottoponendo poi, da parte delle autorità locali alla popolazione interessata, il quesito <b>QUESTO RISCHIO LO ACCETTIAMO SUL NOSTRO TERRITORIO?</b></p> <p>L'ipotesi del posizionamento del rigassificatore impedirebbe sicuramente che quanto a suo tempo previsto, ma parzialmente realizzato, possa arrivare a compimento.</p> <p>Si dice che si è scelto Piombino in quanto il luogo, vista l'emergenza gas, è quello in cui l'intervento può essere realizzato in tempi brevi.</p>	<p>Il paragone con la bomba atomica di Hiroshima è assolutamente fuorviante e non corretto. Infatti, i 170.000 m3 di GNL non possono partecipare contemporaneamente ad una esplosione nemmeno nello scenario più estremo e remoto. In particolare, solamente la parte vaporizzata (dal liquido) o il gas naturale possono portare ad uno scenario di esplosione e non la parte liquida pertanto il volume di GNL stoccato non può partecipare al fenomeno di esplosione perché rimarrà in assoluta sicurezza nei serbatoi nello scafo della nave. Gli scenari di rischio sono stati valutati secondo la normativa vigente e porterebbero a scenari di rischio nemmeno lontanamente paragonabili a quelli erroneamente ipotizzati.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 35 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	In conclusione NO AI RIGASSIFICATORI IN TUTTI I GIARDINI	
19	<p><b>Osservazione n.14</b> inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - Allegato 1 - 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINALI FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO E TERMINI SORGENTE-</p> <p>Facciamo notare che per loro stessa ammissione il Rapporto Preliminare di Sicurezza è stato redatto su disegni non della Golar Tundra ma su una nave gemella! Abbiamo fatto presente in una apposita Osservazione che questo rende l'Analisi di rischio Operativa su cui si basa il Rapporto Preliminare di Sicurezza non attendibile.</p> <p>2) A pag.9 confrontano il rischio di esplosione nella zona di rigassificazione e assegnando alla FSRU Toscana un rapporto pieno/vuoto (VBR) maggiore di quello assegnato alla Golar Tundra giustificano anche con tale dato le differenti aree di danno. ....facciamo notare un importante fattore trascurato completamente: la dimensione, la forma e la posizione degli ostacoli sono fattori da prendere in considerazione nel valutare il rapporto di ostruzione che caratterizza e determina una esplosione.</p> <p>3) Numerosi sono poi gli errori che rilevano differenze tra tabelle e loro descrizione.... Non è accettabile tale mancanza di attenzione nell'esporre questioni così delicate!</p> <p>La tubazione che alimenta ciascuna delle unità di rigassificazione della Golar Tundra ha un diametro di 8 pollici e non è in alcun modo giustificato che la rottura si limiti ad un foro con diametro pari a 40 mm.</p> <p>Arrivano infine a sostenere che anche considerando la rottura</p>	<p>Si riportano le risposte suddivise per punti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) In merito ai rilievi sull'analisi HazOp, si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]: in particolare si rimanda all'Annesso 15 "Nota Risposte Prot.0315772-VVF" paragrafo 3 punto 3.1. In tale annesso è stata tecnicamente dimostrata la validità dell'analisi HazOp allegata al RdSp.</li> <li>2) Il Volume Blockage Ratio stima il rapporto tra il volume degli elementi che congestionano un determinato spazio (m3) come tubazioni, travi, pilastri, piani, macchinari, tubazioni, serbatoi rispetto allo spazio libero (non occupato) di un determinato volume di interesse. Il metodo di lavoro è consistito in una ricostruzione 3D semplificata a partire da piante e sezioni: da tale documentazione costruttiva è stato possibile disegnare in ambiente software una volumetria di primo tentativo delle tubazioni principali e successivamente, con maggior approssimazione, la struttura portante metallica (semplificati con parallelepipedi).</li> <li>3) Si tratta di un refuso di wording, come ha ben compreso anche l'estensore dell'osservazione dalle tabelle che riportano con esattezza i dati numerici.</li> <li>4) L'analisi degli effetti indotti è stata sviluppata, a norma di legge, nel Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>], ed in particolare nel paragrafo D.2.2 al quale si rimanda.</li> </ol> <p>In merito ai rilievi sulla massima portata erogabile dalle pompe ad alta pressione, si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale: in particolare si rimanda all'Annesso 15 "Nota Risposte Prot.0315772-VVF" paragrafo 3 punto 3.2. In tale annesso è stata tecnicamente</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 36 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>pari al 100% del diametro del tubo, quindi 200 mm, si avrebbe ugualmente la stessa portata prima calcolata con l'ipotesi del 20% del diametro quindi 40 mm! Sostengono che la portata non varia rispetto a quanto precedentemente affermato dato l'intervento della valvola FCV, ma visto che la rottura potrebbe avvenire a monte delle valvole (in particolare di quella FCV) e data la diminuzione della prevalenza si instaurerebbe la massima portata erogabile!</p> <p>Ma soprattutto trincerandosi dietro la legge che prescrive di fare una analisi completa dei possibili rischi solo nel Piano di Sicurezza definitivo e demandando ad altri il compito di analizzare come affrontarli, non mettono in evidenza le molteplici cause che indipendentemente da guasti interni all'impianto possono dare origine ad un incidente rilevante. A Livorno un possibile incidente rilevante al rigassificatore non coinvolgerà la popolazione. A Piombino coinvolgerà centinaia di persone che si trovano per vari motivi (abitazione, viaggio, centro commerciale, strade, piazza, ecc.) in un raggio di 2 Km. L'incidente rilevante non può essere escluso e se avverrà la posizione del rigassificatore determinerà una tragedia inimmaginabile, di nuovo Piombino sarà un caso nazionale!</p>	<p>dimostrato che la massima portata erogabile dalle pompe è pari a 310 m<sup>3</sup>/h, sebbene tale valore di portata potrebbe essere raggiunto solamente in una condizione di anomalia di processo, con mandata bloccata chiusa e FCV di ricircolo a valle aperta, e pertanto rappresenta un caso limite. Anche aumentando del 50% tale portata limite si arriverebbe al valore di circa 59 kg/s, valore inferiore al valore simulato per lo scenario 8R (80 kg/s). Oltre il valore di 310 m<sup>3</sup>/h la pompa si fermerebbe per eccesso di amperaggio.</p>
20	<p><b>Osservazione n.15</b> inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - Allegato 1 - 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01- VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINALI FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO E TERMINI SORGENTE-</p> <p>Le risposte date da Snam alle integrazioni richieste dai Vigili del Fuoco, non sono soddisfacenti da un punto di vista tecnico perché è difficile trovare modello che possa rappresentare lo scenario di rottura di una tubazione a valle di un sistema</p>	<p>In merito ai rilievi sulla modellazione dello scenario 8R, si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>: in particolare si rimanda</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 37 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 10 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA E LA PIAZZA VAL DI CORNIA del 14/09/2022

	<p>Booster. Per quanto sopra, simulazione deve prevedere anche la situazione peggiore, che consiste nella completa rottura della tubazione. In tale scenario la portata diffusa avrebbe valori superiori a quelli dichiarati. La rottura avviene in genere a seguito di ripetuti cicli di stress e a processi ossidativi che determinano punti di debolezza. Tutti gli incidenti che hanno interessato i rigassificatori sono stati generati dalle sezioni ad alta pressione. Occorre che venga rimodulato lo scenario, simulando la completa rottura della tubazione.</p>	<p>all'Annesso 15 "Nota Risposte Prot.0315772-VVF" paragrafo 3 punto 3.2. In tale annesso è stata tecnicamente dimostrato che la massima portata erogabile dalle pompe è pari a 310 m<sup>3</sup>/h, sebbene tale valore di portata potrebbe essere raggiunto solamente in una condizione di anomalia di processo, con mandata bloccata chiusa e FCV di ricircolo a valle aperta, e pertanto rappresenta un caso limite. Anche aumentando del 50% tale portata limite si arriverebbe al valore di circa 59 kg/s, valore inferiore al valore simulato per lo scenario 8R (80 kg/s). Oltre il valore di 310 m<sup>3</sup>/h la pompa si fermerebbe per eccesso di amperaggio. Lo scenario simulato è rappresentativo dell'evento ipotizzato.</p>
21	<p><b>Osservazione n.16</b> inerente l'integrazione richiesta dai VVF Livorno- ANNESSO 15 - <b>Allegato 1 - 72327-2-1_Nota cfr Tundra-Toscana-01-</b> VALUTAZIONE COMPARATIVA DEI TERMINALI FSRU TUNDRA E OLT OFF SHORE LNG TOSCANA IN TERMINI DI AREE DI DANNO E TERMINI SORGENTE-</p> <p>Per la parte rumori (quesito 29 punto 5) Snam deve presentare al comune competente una valutazione di impatto acustico che dimostri il rispetto del valore limite di pianificazione. DOCUMENTO NON PRESENTE. IL DOCUMENTO DI SNAM E' SOLO UN'ANALISI DELLA SITUAZIONE DI FONDO ESISTENTE.</p>	<p>Si conferma che il documento relativo all'impatto acustico della FSRU, con relative mappe delle emissioni sonore, è stato consegnato con l'istanza al Commissario del 29.06.2022 e risulta pubblicato alla pagina web commissariale (rif. Allegato 2 - Studio Ambientale) <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>.</p>

## 11 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA prot. 0341038 del 07/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	<p><b>PROT. 0323726 DEL 22.08.2022</b> ,</p> <p><b>Art. 1</b> – Non metto in dubbio che le tubazioni siano certificate e conformi a tutte le normative relative al prodotto che vi deve</p>	<p>L'argomento non è di competenza del Proponente. Si rimanda alle determinazioni degli organismi competenti sull'argomento.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 38 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 11 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA prot. 0341038 del 07/09/2022

	<p>essere immesso e capisco che il committente, lo Stato italiano, abbia imposto tempi ristretti per poter mettere in funzione l'impianto, ma sono altrettanto certo che senza uno stato di emergenza e nei tempi normali di esecuzione di impianti simili non sarebbero state adottate queste soluzioni.</p>	
2	<p><b>Art. 2 e 3</b> - Le simulazioni di manovra che, in base alle date riportate sui fogli presenza allegati alla relazione Cetena, sono state effettuate nei mesi di maggio e giugno 2022 potevano essere allegate alla istanza in modo da permettere una migliore valutazione. Alcune sono simulate sulla base dello stato attuale delle banchine mentre altre lo sono con il completamento della banchina ovest come da ATF 2020, ritengo che l'ormeggio alla banchina nord costituisca sempre un pericolo sia con la sola FSRU ormeggiata che con la metaniera affiancata. Resta valida l'osservazione secondo la quale l'ATF 2020 prevedeva un bacino di evoluzione di 520 metri mentre al momento risulta essere 450.</p>	<p>Si rimanda ai contenuti delle integrazioni inviate da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 30/08/2022 e disponibili sul sito internet commissariale [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>]. Lo studio CETENA è stato messo a disposizione delle autorità competenti.</p>
3	<p><b>Art. 4 e 5</b> - Il fatto che l'area appartenga ad una zona classificata area industriale/artigianale non significa assolutamente che l'impianto sia compatibile. Fino a qualche mese fa a circa duecento metri di distanza da dove probabilmente verrà messa in funzione la stazione di rigassificazione si effettuavano lavori a fiamma libera, si tagliavano parti di scafi di nave con la fiamma ossiacetilenica, cose che non ho mai visto fare alla stessa distanza né nella darsena Petroli di Livorno e neppure vicino al Costiero Gas. Di recente una nave (Agios Nikolaos) ha subito un incendio in sala macchine, la stessa nave sarebbe dovuta ormeggiare alla Banchina Nord.</p>	<p>In merito alle attività esistenti e future all'interno del porto, ribadendo che sarà compito delle Autorità competenti la definizione della compatibilità territoriale del Terminale, la società scrivente ha fornito all'interno del suddetto Rapporto di Sicurezza preliminare (Allegato 5 dell'istanza e documentazione progettuale) informazioni utili alla valutazione della compatibilità territoriale del Terminale, sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2. In particolare, in estrema sintesi, sulla base degli elementi disponibili, si può dedurre che la compatibilità territoriale con il territorio del Terminale di Piombino è rispettata.</p> <p>Pertanto, ferma restando la competenza in materia di compatibilità territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, dalle valutazioni condotte emerge che sussiste la possibilità di proseguire le attività industriali in corso sulla banchina nord ed est in quanto tali attività possono essere inquadrata come ricadenti in area di categoria "E.2" (aree industriali/artigianali) e pertanto</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 39 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 11 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA prot. 0341038 del 07/09/2022

<p>Le stesse aree circostanti, ancora incompiute, rischiano di avere limitazioni nei traffici qualora si intenda ricevere navi con carichi non compatibili alla presenza di un impianto FSRU.</p> <p>Per quanto riguarda le operazioni di ormeggio/disormeggio delle metaniere gradirei sapere, se saranno effettuate da personale di bordo della FRSU oppure da personale dei servizi tecnici portuali.</p> <p>Per quanto riguarda le manovre di emergenza vorrei sapere se è previsto che la FSRU e la metaniera debbano avere, durante le operazioni di trasbordo e/o rigassificazione, la macchina in stand-by ed il cavo di rimorchio pronto, ed in caso positivo se tale cavo sarà con un carico di rottura sufficiente a permettere l'uscita della nave anche in caso di non funzionamento del sistema di ormeggio.</p>	<p>compatibili in base alla Tab. 3a del 9 Maggio 2001; tale inquadramento è confermato dal Piano Regolatore Portuale vigente che classifica l'area del molo Nord come "area industriale – commerciale – siderurgica".</p> <p>Le operazioni di ormeggio e disormeggio saranno regolate da apposita ordinanza di sicurezza dell'Autorità Marittima.</p> <p>Le operazioni di emergenza saranno regolate da apposita ordinanza di sicurezza dell'Autorità Marittima.</p>
<p><b>Art. 6</b> - Nelle simulazioni di avaria si è fatto riferimento ad un traghetto della lunghezza di 120 metri e larghezza 18 metri, non si è tenuto conto che l'equipaggio una volta lasciata la banchina lascia il posto di ormeggio e l'avaria può accadere a ridosso della zona dove insiste l'impianto; in alcuni traghetti non è così immediato raggiungere la zona dove è possibile gettare l'ancora e ricordo che la velocità di uscita è tra i 7 e i 12 nodi. Dobbiamo inoltre tener conto dei traghetti che trasportano infiammabili quali benzina e gpl, per questi ed anche per gli altri traghetti è necessario determinare le varie tipologie di danno derivato da collisione alle varie velocità.</p> <p>Non è stato altresì tenuto conto delle manovre dei traghetti di lunghezza superiore ai 200 metri che ormeggiano alla banchina Pecoraro ed evoluiscono di fronte alla banchina Est a circa 100 metri dall'impianto, o delle navi da crociera.</p>	<p>Lo studio di manovrabilità nell'area portuale è stato svolto dalla società proponente in collaborazione con la società CETENA di Genova. CETENA ha più di trent'anni di esperienza nel campo della manovrabilità navale, con un'evoluzione costante a partire dal primo simulatore di plancia di comando negli anni '80 sino alla più recente edizione sviluppata per la simulazione di manovra e i corsi di addestramento alla conduzione della nave.</p> <p>Durante le giornate di prove al simulatore sono intervenuti, oltre alla società proponente, gli operatori interessati allo svolgimento dello studio, appartenenti ai seguenti Enti: Capitaneria di Porto di Piombino, Autorità di Sistema, Portuale Mar Tirreno Settentrionale, Fratelli Neri S.p.A. (società rimorchiatori operante nel porto di Piombino), Corpo Piloti di Piombino.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 40 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 11 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA prot. 0341038 del 07/09/2022

<p>Nelle simulazioni non sono mai state previste le uscite di emergenza in presenza di altre navi, operazione che in spazi ridotti come nel porto di Piombino deve essere verificata con la massima attenzione.</p>	
<p><b><u>Varie considerazioni.</u></b></p> <p>L'ordinanza nr. 70 del 17.05.2022 della Guardia Costiera di Piombino, autorizza la società incaricata della redazione del progetto FSRU Piombino ad effettuare rilievi nella zona di mare prospiciente l'ex centrale Enel sino alle zone di allibo ed ancoraggio, gradirei sapere se questa zona fa parte del futuro riposizionamento offshore della FSRU.</p> <p>La zona dove si intende posizionare la FSRU è in prossimità di uno stabilimento in dismissione e di una attività industriale che utilizza spazi aperti per lavori di carpenteria, di recente e negli ultimi anni ci sono stati violenti eventi metereologici simili a tornado, come prevedete proteggere l'impianto da possibili detriti anche di medie e grandi dimensioni trasportate dai venti?</p> <p>Per quanto riguarda la verifica della idoneità alla scarica delle navi metaniere sono previste ispezioni in fase di pre-ormeggio ed in caso positivo, quale e dove sarà la zona di attesa / ancoraggio ?</p> <p>La FSRU sarà sottoposta a visite di classe quinquennali e soste in bacino di carenaggio oppure alle visite intermedie biennali ?</p> <p>Nelle relazioni si scrive che la nave FSRU potrà essere usata come deposito galleggiante di gnl per poter rifornire bettoline</p>	<p>Il Terminale è stato progettato in conformità alle norme di progettazione italiane ed internazionali per il sito specifico.</p> <p>Per quanto riguarda le navi metaniere in arrivo come in tutti i terminali di rigassificazione è prevista una specifica procedura di accettazione delle navi stesse in arrivo per verificare l'idoneità tecnico-operativa secondo standard internazionali riconosciuti. Di fatto le verifiche sono già eseguite in una fase antecedente al pre-ormeggio. Per quanto riguarda la zona di attesa la stessa sarà definita dall'autorità di sistema portuale.</p> <p>In merito alle visite ispettive si specifica che la nave sarà in classe ed effettuerà tutte le visite in accordo ai regolamenti applicabili</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 41 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 11 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA prot. 0341038 del 07/09/2022

<p>o altre navi più piccole, ritengo che questo aspetto debba essere oggetto di un procedimento e di una autorizzazione separata perché non fa parte dell'emergenza gas che ha dato luogo al decreto ed ha imposto il porto di Piombino come possibile sede di un rigassificatore; inoltre ritengo che l'autorizzazione debba avere delle condizioni di validità strettamente connesse all'emergenza che ne hanno richiesto l'emissione.</p>	
--	--

### 12 – OSSERVAZIONE 48 PRIVATO prot. 0350845 del 15/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	<p>Abbiamo letto il parere fornito dalla nostra ASL ma non abbiamo trovato lo studio VIS del MiTE, che, come di prassi in queste situazioni di impianti ad alto rischio, viene effettuato.</p> <p>Nella lettera prot. 30797 del 02/08/2022 in risposta al Prot. 28708 del 21/07/2022, si legge che la Direzione Generale Valutazioni Ambientali Divisione V aveva chiesto, nella persona del Direttore del Dipartimento Ambiente e Salute Dott. M. Martuzzi, <b>al Commissario Giani chiarimenti su CHI avesse ricevuto l'incarico di effettuare lo studio.</b></p> <p>Ad oggi sul sito della Regione Toscana non appare alcuna risposta al Direttore Martuzzi, né alcun pronunciamento del Commissario Giani.</p> <p>In quanto cittadini della Regione Toscana chiediamo che il Commissario rappresenti e tuteli gli interessi dei SUOI/E CONCITTADINI/E e non gli interessi di società private in maniera aprioristica.</p> <p>Essendo Giani un soggetto pubblico che opera all'interno di</p>	<p>Lo studio VIS risulta allegato alla documentazione depositata il 29/06/2022 e disponibile presso la pagina online del Commissario <a href="#">[Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana]</a>.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 42 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 12 – OSSERVAZIONE 48 PRIVATO prot. 0350845 del 15/09/2022

<p>uno Stato di diritto deve rispettare, come tutti, procedure e iter dei procedimenti amministrativi stessi.</p> <p>Aspettiamo risposte in merito allo studio della VIS.</p>	
---	--

## 13 – OSSERVAZIONE ASSOCIAZIONE DI VOLONTARIATO IDRA prot. 0352685 del 16/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	<p><b>1. ANALISI DEI PRESUPPOSTI</b></p> <p>Si rileva con vivo disappunto l'assenza di riscontri a quanto esposto in questo paragrafo nelle</p> <p>Non appare infatti ragionevole che il soggetto pubblico chiamato ad autorizzare l'opera affidata a un privato si sottragga alla fase della valutazione e dell'interlocuzione, laddove la cittadinanza invitata a 'osservare' chiede al soggetto pubblico conto della validità tecnica, della legittimità giuridica e dell'accettabilità sociale e ambientale del procedimento adottato ai fini dell'autorizzazione.</p> <p>In particolare si evidenzia che, in relazione all'esenzione per le valutazioni ambientali accordata dal DL 50/2022, nella gerarchia delle fonti appare prevalente il dettato dell'Art.117 della Carta Costituzionale...</p> <p>Attendiamo a riguardo di tutto ciò risposte specifiche e adeguatamente argomentate da parte del destinatario della presente Osservazione.</p>	<p>L'argomento non è di competenza del Proponente. Si rimanda alle determinazioni degli organismi competenti sull'argomento ed ai contenuti del DL 50/2022.</p>
2	<p><b>2. ANOMALIE PROCEDURALI</b></p> <p>La scrivente Associazione attende un riscontro alla Pec indirizzata il 3 settembre scorso al dott. Eugenio Giani, nella</p>	<p>Non si ritiene di rispondere a tale osservazione in quanto l'argomento non rientra nelle competenze del Proponente. Si rimanda alle determinazioni degli organismi nazionali</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 43 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 13 – OSSERVAZIONE ASSOCIAZIONE DI VOLONTARIATO IDRA prot. 0352685 del 16/09/2022

<p>sua doppia veste di Presidente e Commissario... l'istanza formulata nelle Osservazioni presentate dall'Associazione che venisse ripristinato, per la presentazione delle successive osservazioni e altri contributi, lo strumento della posta cartacea (la raccomandata AR), decisamente più accessibile delle Pec a gran parte della popolazione. Parimenti, si segnala la circostanza che sono tuttora attesi riscontri anche alle altre note formali indirizzate al Presidente-Commissario destinatario della presente nelle seguenti date: 17 giugno, 12 luglio, 29 luglio, 16 agosto, 24 agosto e 11 settembre.</p> <p>Si sottolinea peraltro che, a dispetto della caratterizzazione di un progetto che comporta l'istallazione ex novo di un impianto e di un'attività produttiva a rischio di incidente rilevante, nonostante la peculiare vulnerabilità dell'area per effetto delle attività commerciali e produttive ivi insediate...</p> <p>Al riguardo, non risulta possibile considerare pertinente né adeguata la risposta prodotta dal Proponente all'Osservazione trasmessa dalla scrivente Associazione, laddove – in relazione al mancato adempimento delle previsioni di legge contenute nel citato decreto legislativo – si risponde che “l'argomento non rientra nelle competenze del Proponente. Si rimanda alle determinazioni degli organismi nazionali competenti sull'argomento ed ai contenuti del DL 50/2022”. Mentre infatti il DL 50/2022 autorizza l'applicazione dell'esenzione per le valutazioni ambientali, non rileviamo in quel dispositivo analoga autorizzazione ad esentare il progetto dall'applicazione del Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105, Attuazione della direttiva 2012/18/UE.</p>	<p>competenti sull'argomento ed ai contenuti del DL 50/2022.</p>
<p><b>3. CRITICITÀ: AMBIENTE E ECONOMIA</b></p> <p>3 Quanto agli impatti sull'ambiente marino, e sull'economia che ne dipende, delle lavorazioni necessarie alla rigassificazione</p>	<p>Si faccia riferimento ai contenuti dell'“Allegato 51 – Relazione UNIGE dispersione gradiente termico e ipoclorito” dell'ANNESSE 11, redatto dall'Università di Genova, in cui</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 44 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 13 – OSSERVAZIONE ASSOCIAZIONE DI VOLONTARIATO IDRA prot. 0352685 del 16/09/2022

<p>del GNL secondo il progetto proposto, la scrivente Associazione segnala che il tema del raffreddamento delle acque all'interno di una baia chiusa non sembra essere stato adeguatamente affrontato. E' necessario identificare infatti un modello di circolazione e diffusione dello scarico freddo di acqua che permetta di prevedere in quanto tempo e a che distanza vengono smaltiti i volumi d'acqua da immettere a temperatura inferiore a quella d'origine, perché possano essere calcolati gli impatti cumulativi dell'immissione di acqua via via più fredda nel piccolo bacino su cui si esercita l'azione industriale in programma.</p> <p>Inoltre si segnala come nel ciclo aperto, rendendosi necessario l'utilizzo costante dell'ipoclorito di sodio ai fini del processo industriale, ancorché si possa provvedere ad abbattere in parte la concentrazione del cloro nelle acque restituite all'ambiente marino così da farle rientrare nei limiti di legge alla stregua di acque di acquedotto, il risultato del processo, per l'ambiente marino, è un'immissione continuata di acqua sterile, ossidata, morta.</p> <p>La sinergia negativa che deriva dalla somma dei due interventi (raffreddamento e sterilizzazione delle acque) appare con ogni evidenza incompatibile con le esigenze di un ecosistema sano, capace di mantenere la qualità sia della sua flora e fauna selvatica, sia delle importanti produzioni legate alla pesca e all'itticoltura che del territorio costituiscono fonte primaria di reddito e di immagine.</p>	<p>si evidenzia quali siano le distribuzioni di temperatura e concentrazione di cloro sia interne al porto che esterne e che i valori di concentrazione di cloro emesse per tali acque siano pari ai valori previsti per le acque potabili. Si evidenzia, inoltre, che nel Piano di Monitoraggio Ambientale è previsto il monitoraggio delle acque marino costiere al fine di valutare, durante l'operatività della FSRU, lo stato di qualità di tali acque anche in corrispondenza delle aree prospicienti la costa. Tali documenti sono disponibili alla pagina web del Commissario [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Per quanto riguarda l'argomento VIA non è di competenza del Proponente. Si rimanda alle determinazioni degli organismi competenti sull'argomento ed ai contenuti del DL 50/2022.</p>
---	--

### 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
---	----------------------	----------

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 45 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

#### 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

1	<p><u>OGGETTO: Richiesta di indicazioni di maggior dettaglio circa gli eventuali provvedimenti di qualsiasi natura che dovranno essere messi in atto per garantire la prosecuzione dell'attività industriale di Piombino Industrie Marittime a seguito del posizionamento del Terminale FSRU Piombino e del suo Collegamento alla Rete nazionale Gasdotti. Progetto presentato da SNAM FSRU Italia Srl.</u></p> <p>La Nostra Società, avendone titolo ai sensi dell'Art. 9 della L. 7 Agosto 1990 n. 241, è intervenuta nell'ambito del procedimento per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio dell'opera richiamata in oggetto, osservando che il progetto presentato da SNAM per la realizzazione e la gestione del Terminale FSRU non teneva conto dello stato di diritto e di fatto delle banchine, degli specchi acquei e dei piazzali dei quali necessita, né delle attività che vi si svolgono.</p> <p>PIM ha quindi inviato al Commissario una richiesta di urgenti indicazioni circa gli eventuali provvedimenti di qualsiasi natura che dovranno essere messi in atto per garantire la prosecuzione dell'attività industriale nelle mutate circostanze, salvaguardando i diritti del concessionario, gli investimenti realizzati, l'avviamento aziendale e le prospettive di sviluppo dell'attività esercitata.</p> <p>Poniamo all'attenzione del Commissario, le criticità emerse fino a questo momento  <u>1. Concessione demaniale marittima richiesta da SNAM</u></p> <p>Dagli atti risulta che SNAM ha chiesto una concessione demaniale marittima, per un periodo di tre anni di esercizio</p>	<p>Si rimanda alle determinazioni degli organi competenti. In ogni caso Snam FSRU Italia conferma la sua piena disponibilità a trovare soluzioni congiunte che consentano la compatibilità delle due attività all'interno dell'area portuale.</p>
---	---	---

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 46 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

#### 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

	<p>e di nove mesi per realizzazione e smobilizzo finale, di aree e specchi acquei parte dei quali sono occupati sino al 2041 dallo Stabilimento PIM per atto sostitutivo di concessione demaniale marittima. .... La soluzione che l’Autorità concedente potrebbe considerare è la “sospensione” dell’attuale concessione a PIM, per la parte che sarà indispensabile all’esercizio del terminale FSRU.</p> <p>Uno specifico approfondimento si rende necessario a proposito del capannone “C”, localizzato nell’area che sarà nella disponibilità di SNAM, che è di proprietà della PIM.... In relazione alle modalità attraverso le quali SNAM entrerà nella disponibilità di questo bene, o PIM o la stessa SNAM dovranno provvedere agli obblighi di legge e non, relativamente agli impianti e attrezzature presenti, i cui oneri non dovranno essere a carico di PIM.</p>	
2	<p><b><u>2.Compatibilità di attività di tipo E e F di cui al DM 09.05.2001 in corrispondenza delle aree della Nuova Darsena Nord, già assentite in concessione alla Piombino Industrie Marittime S.r.l.</u></b></p> <p>Sono indispensabili elementi di maggior dettaglio in relazione alle diverse attività di PIM interferenti con le aree a “elevata letalità” e “inizio letalità” così come definite nel rapporto preliminare di sicurezza redatto da SNAM in applicazione al DM 9.05.2001.</p> <p>.....</p> <p>Si assume che le conseguenze di ogni prescrizione da parte delle Amministrazioni coinvolte nei diversi processi autorizzativi, che incida sulle attività di PIM e che derivi dalla presenza del terminale FSRU, in tutte le sue fasi di realizzazione ed esercizio, non debbano essere a carico di PIM.</p>	<p>Si rimanda alle determinazioni degli organi competenti. In ogni caso Snam FSRU Italia conferma la sua piena disponibilità a trovare soluzioni congiunte che consentano la compatibilità delle due attività.</p>
3	<p><b><u>3.Perimetro delle aree richieste da SNAM in</u></b></p>	

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 47 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

<p><b><u>concessione demaniale marittima e in occupazione temporanea per accantieramento</u></b></p> <p>Con le integrazioni presentate il 30 agosto u.s., SNAM modifica il perimetro delle aree richieste in concessione e di quelle in occupazione temporanea per l'accantieramento. Il nuovo layout ricomprende gli impianti di trattamento delle acque, la sottocabina elettrica, il deposito gasolio, la dorsale di distribuzione di tutti i sottoservizi di PIM. Il passaggio di questi asset nelle disponibilità di SNAM determinerebbe il blocco di tutte le attività produttive dello Stabilimento PIM come autorizzate con Autorizzazione Integrata Ambientale (D.D. 4433 del 27.03.2019 e s.m.i.). .....</p> <p><b><u>SISTEMI DI RACCOLTA E TRATTAMENTO ACQUE PRIMA/SECONDA PIOGGIA – ACQUE DI PROCESSO</u></b></p> <p>...La gestione e scarico delle acque provenienti dal Terminale FSRU, anche attraverso l'impianto di prima pioggia / seconda pioggia di PIM, sarebbe possibile qualora sia prevista una specifica modifica dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (D.D. 4433 del 27.03.2019 e s.m.i.) da parte delle Amministrazioni competenti.</p> <p><b><u>SOTTOCABINA ELETTRICA BANCHINA</u></b></p> <p>La cabina alimenta oggi gli impianti di trattamento, il capannone C, i piazzali di lavorazione per cui deve restare nella disponibilità di PIM che dovrà raggiungerla attraverso la viabilità ordinaria interna al proprio stabilimento.</p> <p><b><u>CAPANNONE C</u></b></p> <p>.... Si sottolinea che entro quel termine (inizio secondo</p>	<p>Per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche ricadenti sulla banchina, posto che le opere in banchina collegate alla FSRU non prevedono installazioni con rischio di rilasci di sostanze inquinanti, ma meramente componentistiche meccaniche per la veicolazione del gas naturale, si reputa che l'attuale sistema di gestione delle acque di prima e seconda pioggia possa essere reso compatibile mediante l'installazione di pozzetti di ispezione a monte degli scarichi provenienti dall'area Snam FSRU Italia al fine di consentire la verifica della qualità delle acque scaricate e quindi rendendo di fatto segregabili gli scarichi provenienti dalle aree di pertinenza di PIM.</p> <p>Si rimanda quindi alle determinazioni del Commissario per quanto attiene la possibilità di addivenire ad un accordo con PIM consentendo alla società stessa di mantenere la titolarità dello scarico e quindi non modificando l'AIA esistente, ma definendo una serie di regole di gestione degli scarichi stessi.</p> <p>Per quanto riguarda le aree di accantieramento e di concessione il Proponente si rende disponibile a rivedere l'ubicazione di tali aree per permettere la compatibilità tra le esigenze di realizzazione dell'opera e l'operatività della Società PIM.</p>
--	--

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 48 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

#### 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

	<p>trimestre 2023) per PIM si rende necessario realizzare delle strutture coperte che consentano di dare continuità all'attività produttiva. Nell'immediato con l'acquisizione di una tensostruttura e a regime con la costruzione di un capannone analogo al capannone C, dotato di impianti e carroponete per i quali necessita un periodo più lungo.</p> <p><u>MACCHINARI E ATTREZZATURE VARIE</u>          Le aree sono occupate con attrezzature, impianti elettrici, videosorveglianza, altro, che vanno trasferiti e riposizionati a cura di PIM.</p> <p><u>VIABILITÀ, ACCESSO AL TERMINALE FSRU, ISPS CODE</u>          .... dovrà essere regolato il libero accesso a PIM per gli interventi su tutti i propri sottoservizi.</p> <p>Per quanto noto, il Piano di Security delle nuove aree portuale risulterebbe ancora in corso di approvazione da parte delle competenti amministrazioni. In ogni caso, il Terminal FSRU sarà collocato in aree soggette alla regolamentazione ISPS. La presenza di quel terminale, probabilmente destinatario di particolari attenzioni, dovrebbe avere come conseguenza la modifica dei diversi livelli di rischio codificati dalla norma rendendo necessario l'aggiornamento degli assessment e dei piani. Eventuali interventi rispetto alla situazione esistente, dovrebbero essere programmati e definiti anche per gli aspetti economici.</p>	
4	<p><u>INTERFERENZE SOTTOSERVIZI</u>          Le risposte del proponente di cui ai punti 3.7 e 3.8 della</p>	<p>Il dettaglio delle interferenze con i sottoservizi esistenti in banchina sarà fornito nell'ambito</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 49 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

#### 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

	<p>Nota REL-VDO-E-00018, con le quali SNAM, intende soddisfare la richiesta di integrazioni dell'Autorità di Sistema Portuale a proposito delle potenziali interferenze con i sistemi e sottoservizi esistenti in corrispondenza delle aree occupate da PIM (attraversamento di condotte antincendio e acque meteoriche per esempio) meritano un ulteriore e dettagliato approfondimento.</p>	<p>delle integrazioni all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale che saranno prodotte in esito alla conferenza dei servizi del 19/09/2022.</p>
5	<p><b>4.Azioni finalizzate a garantire l'attività produttiva</b></p> <p>...L'indisponibilità della banchina EST, della banchina NORD perché ricompresa all'interno dell'area ad alta letalità, e dei relativi specchi acquei, determina la rinuncia da parte di PIM a poter offrire servizi di manutenzione, refitting e conversione navale e la possibilità di eseguire attività di demolizione navale con l'unità in galleggiamento.</p> <p>Questo comporta la necessità di incrementare le attività di costruzione navale e di altre strutture metalmeccaniche per le quali è strategica l'offerta di adeguati spazi aggiuntivi a quelli che resteranno nella disponibilità di PIM dopo che il Porto di Piombino avrà accolto il terminale FSRU. .... Più dettagliatamente, si stima che sarebbe necessaria una superficie complessiva di 48.200 metri quadrati. Su questa sarebbe necessario allestire un piazzale per carichi pesanti rinforzato in macadam, stimato in 25.200 mq, ipotizzando una superficie di 90 metri lungo il retro della banchina nord per 280 metri lungo il nuovo capannone A in fase di realizzazione. ....</p> <p>I diversi interventi richiamati in queste Osservazioni, necessari "a contemperare gli interessi emergenti", che è obiettivo condiviso da PIM, richiamati da SNAM nella Nota REL-VDO-E-00018 con la quale risponde alla richiesta di</p>	<p>In merito alle attività esistenti e future all'interno del porto, ribadendo che sarà compito delle Autorità competenti la definizione della compatibilità territoriale del Terminale, la società scrivente ha fornito all'interno del suddetto Rapporto di Sicurezza preliminare (All.5 – istanza e documentazione progettuale) informazioni utili alla valutazione della compatibilità territoriale del Terminale, sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2. In particolare, in estrema sintesi, sulla base degli elementi disponibili, si può dedurre che la compatibilità territoriale con il territorio del Terminale di Piombino è rispettata.</p> <p>Pertanto, ferma restando la competenza in materia di compatibilità territoriale dell'Autorità di Sistema Portuale, in quanto soggetto amministratore del bene demaniale marittimo, dalle valutazioni condotte emerge che sussiste la possibilità di proseguire le attività industriali in corso sulla banchina nord ed est in quanto tali attività possono essere inquadrata come ricadenti in area di categoria "E.2" (aree industriali/artigianali) e pertanto compatibili in base alla Tab. 3a del 9 Maggio 2001; tale inquadramento è confermato dal Piano Regolatore Portuale vigente che classifica l'area del molo Nord come "area industriale – commerciale – siderurgica".</p> <p>Per quanto riguarda le aree di accantieramento e di concessione il Proponente si rende disponibile a rivedere l'ubicazione di tali aree per permettere la compatibilità tra le esigenze di realizzazione dell'opera e l'operatività della Società PIM.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 50 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

#### 14 – OSSERVAZIONE PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME prot. 0352686 del 16/09/2022

integrazioni dell'Autorità di Sistema Portuale, dovranno essere realizzati da PIM ma non potranno essere a suo carico.
--

#### 15 – OSSERVAZIONE JSW STEEL ITALY PIOMBINO SPA prot. 0352682 del 16/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	<b>1.Garanzia operazioni portuali JSW</b> La Banchina Nord è la più profonda della zona, con un draft di - 18mt. Viene utilizzata per il carico e lo scarico di ..... ..... si chiede - la garanzia della continuità delle operazioni portuali di carico e scarico di semiprodotto/prodotto finiti di JSW in Banchina Nord come avviene attualmente, senza riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati; - nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo status quo delle attività portuali che si proceda alla messa in pristino del pontile "Lucchini" (le cd Piazze 3 e 4, salvo altro), oppure che vengano corrisposte alla Società, a titolo compensativo del grave pregiudizio che verrà a subire, le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino della banchina in concessione; - in ogni caso, che la società possa beneficiare di una riduzione sul prezzo del gas, anche a titolo compensativo.	Si ritiene che alla luce dei risultati emersi nel Rapporto Preliminare di Sicurezza, l'ormeggio della FSRU presso la Banchina Est sia compatibile con le attuali attività di tipo E e F di cui al D.M. 09/05/2001, in corrispondenza della Banchina Nord.
2	<b>2.Garanzia traffici su gomma strada interna JSW e Piombino Logistics</b> ..... In conclusione	Si ritiene che alla luce dei risultati emersi nel Rapporto Preliminare di Sicurezza, l'ormeggio della FSRU presso la Banchina Est sia compatibile con le attuali attività di tipo E e F di cui al D.M. 09/05/2001, in corrispondenza della Banchina Nord e che quindi non si creeranno limitazioni alle attività commerciali in essere.

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 51 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 15 – OSSERVAZIONE JSW STEEL ITALY PIOMBINO SPA prot. 0352682 del 16/09/2022

<p style="text-align: center;">si richiede</p> <p>a) che sia garantito lo status quo delle attività portuali con le relative disponibilità di utilizzo delle banchine e delle attività degli operatori marittimi, a garanzia della continuità delle attività odierne di JSW sopra rappresentate, nonché delle sopravvenienti necessità di sviluppo del sito produttivo di Piombino e in garanzia rispetto alle future necessità sopravvenienti dell'impianto di rigassificazione e distribuzione del gas metano;</p> <p>b) nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo status quo delle attività portuali, <u>che il pontile "Lucchini" sia ristrutturato nella sua interezza con adeguati approfondimenti dei relativi fondali prospicienti</u>, oppure che vengano corrisposte le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà all'esito della valutazione che verrà fatta a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino delle aree in concessione;</p> <p>c) che JSW possa usufruire di uno sconto sul prezzo del gas;</p> <p>d) che si intervenga sul sistema infrastrutturale viario come sopra dettagliato, in modo da renderlo idoneo ai traffici che andrà a sostenere, in aggravio a quelle già presenti, effettuando gli interventi necessari sulla sede stradale, sulla segnaletica verticale e orizzontale, sull'illuminazione degli svincoli più critici e quant'altro possa ravvisarsi come AOOGR / AD Prot. 0352682 Data 16/09/2022 ore 08:43 Classifica P.120.040. necessario, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di compensazione del grave pregiudizio subito.</p> <p>Quanto sopra resta strettamente necessario per garantire</p>	<p>Per il resto si rimanda alle determinazioni degli enti competenti per il procedimento in corso.</p>
---	--

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 52 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 15 – OSSERVAZIONE JSW STEEL ITALY PIOMBINO SPA prot. 0352682 del 16/09/2022

<p>alle Società che la continuità produttiva sia preservata, al fine di avere una gestione economico finanziaria che possa prevedere il mantenimento della necessaria spinta produttiva, in modo da preservare la forza lavoro aziendale e della capacità occupazionale del territorio.</p>	
---	--

### 16 – OSSERVAZIONE PIOMBINO LOGIC SPA prot. 0352683 del 16/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
1	<p><b>1.Garanzia operazioni portuali JSW</b>            La Banchina Nord è la più profonda della zona, con un draft di - 18mt. Viene utilizzata per il carico e lo scarico di .....</p> <p>si chiede</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la garanzia della continuità delle operazioni portuali di carico e scarico di semiprodotto/prodotto finiti di JSW in Banchina Nord come avviene attualmente, senza riduzioni di frequenza e/o di capacità dei mezzi navali interessati;</li> <li>- nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo status quo delle attività portuali che si proceda alla messa in pristino del pontile "Lucchini" (le cd Piazze 3 e 4, salvo altro), oppure che vengano corrisposte alla Società, a titolo compensativo del grave pregiudizio che verrà a subire, le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino della banchina in concessione;</li> <li>- in ogni caso, che la società possa beneficiare di una riduzione sul prezzo del gas, anche a titolo compensativo.</li> </ul>	<p>Si ritiene che alla luce dei risultati emersi nel Rapporto Preliminare di Sicurezza, l'ormeggio della FSRU presso la Banchina Est sia compatibile con le attuali attività di tipo E e F di cui al D.M. 09/05/2001, in corrispondenza della Banchina Nord.</p>
2	<p><b>2.Garanzia traffici su gomma strada interna JSW e Piombino Logistics</b></p>	<p>Si ritiene che alla luce dei risultati emersi nel Rapporto Preliminare di Sicurezza,</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 53 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 16 – OSSERVAZIONE PIOMBINO LOGIC SPA prot. 0352683 del 16/09/2022

<p>..... In conclusione</p> <p style="text-align: center;">si richiede</p> <p>a) che sia garantito lo status quo delle attività portuali con le relative disponibilità di utilizzo delle banchine e delle attività degli operatori marittimi, a garanzia della continuità delle attività odierne di JSW sopra rappresentate, nonché delle sopravvenienti necessità di sviluppo del sito produttivo di Piombino e in garanzia rispetto alle future necessità sopravvenienti dell'impianto di rigassificazione e distribuzione del gas metano;</p> <p>b) nella denegata ipotesi in cui non venga garantito lo status quo delle attività portuali, <u>che il pontile "Lucchini" sia ristrutturato nella sua interezza con adeguati approfondimenti dei relativi fondali prospicienti</u>, oppure che vengano corrisposte le risorse (come sopra indicativamente indicate e in ogni caso nella misura che risulterà all'esito della valutazione che verrà fatta a tempo debito) necessarie affinché essa stessa possa provvedere ad effettuare i lavori di messa in pristino delle aree in concessione;</p> <p>c) che JSW possa usufruire di uno sconto sul prezzo del gas;</p> <p>d) che si intervenga sul sistema infrastrutturale viario come sopra dettagliato, in modo da renderlo idoneo ai traffici che andrà a sostenere, in aggravio a quelle già presenti, effettuando gli interventi necessari sulla sede stradale, sulla segnaletica verticale e orizzontale, sull'illuminazione degli svincoli più critici e quant'altro possa ravvisarsi come AOOGR / AD Prot. 0352682 Data 16/09/2022 ore 08:43 Classifica P.120.040. necessario, con riserva di quantificare il danno subito e chiederne il ristoro a titolo di</p>	<p>l'ormeggio della FSRU presso la Banchina Est sia compatibile con le attuali attività di tipo E e F di cui al D.M. 09/05/2001, in corrispondenza della Banchina Nord e che quindi non si creeranno limitazioni alle attività commerciali in essere.</p> <p>Per il resto si rimanda alle determinazioni degli enti competenti per il procedimento in corso.</p>
---	--

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 54 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 16 – OSSERVAZIONE PIOMBINO LOGIC SPA prot. 0352683 del 16/09/2022

compensazione del grave pregiudizio subito.  Quanto sopra resta strettamente necessario per garantire alle Società che la continuità produttiva sia preservata, al fine di avere una gestione economico finanziaria che possa prevedere il mantenimento della necessaria spinta produttiva, in modo da preservare la forza lavoro aziendale e della capacità occupazionale del territorio.	
--	--

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 55 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 17 – OSSERVAZIONE 49 PRIVATO prot. 0352686 del 16/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>[...]</p> <p><b>ELEMENTI TERRITORIALI/AMBIENTALI VULNERABILI ENTRO UN RAGGIO DI 2 KM (SULLA BASE DELLE INFORMAZIONI DISPONIBILI)</b></p> <p>[...]</p> <p><u>I contaminanti nei suoli e nelle acque sotterranee hanno origine essenzialmente dalla presenza del riporto siderurgico, utilizzato su ampie aree circostanti lo stabilimento intorno agli anni '70 del secolo scorso. Il riporto, considerato oggi una sorgente primaria di contaminazione, sul quale la società proponente vuole installare la condotta gas di collegamento della FSRU con il punto di ingresso del gas nella Rete Nazionale (loc. Vignarca in Comune di Piombino), interessa uno spessore di circa tre metri sull'originario piano di campagna.</u></p>	<p>Riguardo agli aspetti sulla Salute Pubblica si rappresenta che l'ISS ha depositato il proprio parere di competenza in data 20/09/2022 richiedendo integrazioni alle quali il Proponente darà puntuale riscontro.</p> <p>Si rimanda, in ogni caso, anche ai chiarimenti già effettuati dal Proponente nell'Annesso 11 in risposta alla richiesta del Comune di Piombino con Prot. 0310528 del 05/08/2022 Paragrafo 3.2.6.(Valutazione di impatto sanitario).</p>
	<p>Il <b>SIN di Piombino</b> è stato suddiviso in due aree distinte, settentrionale e meridionale, che hanno caratteristiche diverse dal punto di vista idrogeologico.</p> <p>[...]</p> <p>Nel SIN sono presenti complessivamente 31 siti in bonifica (di cui 4 a mare), 14 siti sono di competenza pubblica ed i rimanenti in carico a soggetti privati.</p> <p>[...]</p> <p>In sintesi lo stato dei procedimenti di bonifica dei terreni e della falda compresi nel SIN di Piombino, dopo quasi un decennio di svariate promesse anche da parte di chi ha ricoperto incarichi ministeriali e pertanto era proposto a far eseguire le necessarie ed urgenti bonifiche ambientali oggi (in campagna elettorale), impunemente e non curante delle sue gravi omissioni in</p>	<p>In merito all'interferenza con il SIN, la figura di seguito riportata rappresenta la sovrapposizione del tracciato di progetto con la Carta Geologica del Piano Strutturale d'area della Val di Cornia e le aree perimetrate da SIN di Piombino. Il tracciato di progetto, come rappresentato in figura, <u>non interferisce con i riporti antropici indicati con la sigla "h5", ma si sviluppa in aree non antropizzate e non interessate da pregresse attività industriali.</u></p> <p>Si evidenzia inoltre che le opere in progetto interferiscono esclusivamente nell'area settentrionale del SIN, l'area meridionale non è interessata dal progetto.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 56 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 17 – OSSERVAZIONE 49 PRIVATO prot. 0352686 del 16/09/2022

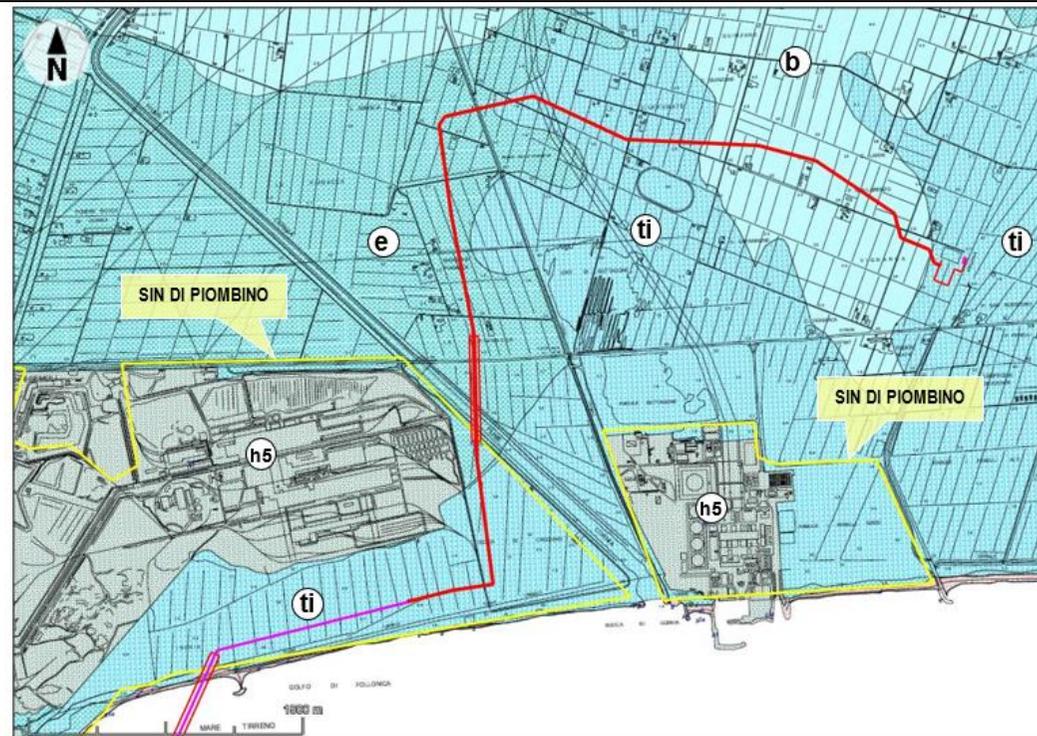
violazione delle vigenti Leggi in materia a poste tutela della salute pubblica, a gran voce vuole imporre un ulteriore inquinante al centro di una discarica a cielo aperto, è il seguente:

- N° Siti con caratterizzazione conclusa: 31
- N° Siti con analisi di rischio approvata: 2 (SOLO DUE!!!!!!)
- N° Siti con progetto di bonifica approvato: 2 (SOLO DUE!!!!!!)
- N° Siti a mare con procedimento di bonifica concluso: 1 (SOLO UNO/QUATTRO!!!)
- N° Siti con procedimento di bonifica concluso esclusa la bonifica della falda: 11 (SOLO UNDICI/TRENTUNO !!!)

Per quanto riguarda lo stato delle procedure per la bonifica della falda il Progetto unitario è in fase di approvazione presso il Ministero dell'Ambiente (???)

[...]

Il progetto, che prevede la realizzazione di un marginamento in parte fisico ed in parte idraulico della falda, con trattamento depurativo e possibile recupero ai fini produttivi delle acque emunte, ha terminato il percorso istruttorio ed è attualmente in fase di approvazione presso il Ministero dell'Ambiente (DOPO SETTE ANNI ???).



### Legenda

- ti: Aree depresse - Terreni idromorfi
- e: Depositi lacustri, lagunari, palustri torbosi e di colmata
- b: Depositi alluvionali recenti e attuali
- h5: riporti antropici

### Interferenze geologia delle aree interessate dal progetto e perimetrazioni SIN

Il tema inerente lo stato di avanzamento dei procedimenti di bonifica ai sensi del D.Lgs.152/06 non rientra nelle competenze del Proponente. Il Proponente, come previsto

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 57 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 17 – OSSERVAZIONE 49 PRIVATO prot. 0352686 del 16/09/2022

	<p>dalla normativa vigente in materia, in riferimento alle modalità di esecuzione delle opere previste ed alla valutazione della compatibilità delle stesse con i siti e con i procedimenti di bonifica interessati, ha trasmesso l'istanza di avvio del procedimento di valutazione di cui all'art. 242-ter, sulla base di cui il MiTE Direzione Generale USSRI – in qualità di Organo competente – si pronuncia.</p>
<p><b>DALLO STUDIO EPIDEMIOLOGICO NAZIONALE DEI TERRITORI E DEGLI INSEDIAMENTI ESPOSTI A RISCHIO INQUINAMENTO “SIN” INCIDENZA DEL MESOTELIOMA</b>          “Rapporto SENTIERI settembre 2016” (All. A) .... Nella nota viene riportato stralcio del Rapporto a cui si rimanda nella nota stessa</p>	<p>Riguardo agli aspetti sulla Salute Pubblica si rappresenta che l'ISS ha depositato il proprio parere di competenza in data 20/09/2022 richiedendo integrazioni alle quali il Proponente darà puntuale riscontro.</p> <p>Si rimanda, in ogni caso, anche ai chiarimenti già effettuati dal Proponente nell'Annesso 11 in risposta alla richiesta del Comune di Piombino con Prot. 0310528 del 05/08/2022 Paragrafo 3.2.6.(Valutazione di impatto sanitario) [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p>
<p><b>RIEPILOGO SOSTANZE PERICOLOSE A BORDO DEL TERMINALE DI CUI ALL'ALLEGATO 1 DEL DECRETO DI RECEPIMENTO DELLA DIRETTIVA 2012/18/UE</b></p>	<p>Si evidenzia che presso il Terminale non è prevista alcuna condotta sottomarina e che i serbatoi di GNL non sono di tipo sferico. Si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo B.3 [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Si ricorda che presso il Terminale non è prevista la presenza di propano. Si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo B.3.5.</p>
	<p>Le valutazioni sulle aree di danno sono state motivate, a norma di legge e secondo le</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 58 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 17 – OSSERVAZIONE 49 PRIVATO prot. 0352686 del 16/09/2022

<p><b><u>SCENARI DI RISCHIO</u></b>  <b>Soglie di danno</b></p> <p><u>In relazione alle conclusioni del suddetto studio relativo al progetto in esame, si chiede a questo Egregio Commissario straordinario di Governo:</u></p> <p><u>1. Non autorizzare il progetto in esame perché concepito senza logica e/o ragione non avendo, la società proponente SNAM S.p.A., valutato correttamente tutte le criticità ambientali già presenti su tutto il territorio comunale che aggiungendosi a quelle del detrattore ambientale in esame rendono il progetto a dir poco irrazionale;</u></p> <p><u>2. Ultimare la bonifica di tutti i siti SIN computando e risarcendo immediatamente tutti i danni patrimoniali e biologici arrecati alle persone direttamente e/o indirettamente coinvolte e danneggiate prima di avviare un qualsiasi altro iter autorizzativo per l'installazione di un ulteriore detrattore ambientale;</u></p> <p><u>3. Di denunciare le mancate bonifiche dei siti SIN alla Magistratura Inquirente territorialmente competente affinché vengano ricercati e puniti i diretti responsabili, pubblici e/o privati, che hanno causato e continuano a causare, anche attraverso il loro semplice non fare, per imprecisati fini ed interessi, innumerevoli danni alla salute ed al patrimonio dei cittadini in loco residenti.</u></p>	<p>indicazioni della normativa tecnica di riferimento: si rimanda al Rapporto di Sicurezza preliminare, inviato da parte del proponente al Commissario Straordinario in data 08/07/2022 (Allegato 5) e disponibile sul sito internet commissariale, ed in particolare al paragrafo C.4 [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p> <p>Si osserva che non è applicabile alcuna analogia proporzionale, trattandosi di impianti con sostanze pericolose presenti diverse, condizioni operative dissimili e layout differenti.</p>
--	--

### 18 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 19/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	Con la presente vorremmo fare alcune considerazioni:  1) Il progetto previsto di installare una FSRU ( per un	Si rimanda alle determinazioni degli enti competenti sull'argomento ed ai contenuti del DL 50/2022.

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 59 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

## 18 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 19/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>periodo ancora non definito in atti) mediante mezzo navale permanentemente ormeggiato, con capacità di stoccaggio di 170 mila metri cubi di GNL e capacità di rigassificazione di 5 miliardi di metri cubi l'anno, all'interno di un porto di medie dimensioni, polifunzionale, dedicato al traffico di merci alla rinfusa destinate al mercato nazionale e internazionale, al traffico commerciale e passeggeri (Secondo dati AdSP si tratta di 5 milioni di tonnellate di merci e oltre 3,3 milioni di passeggeri all' anno) e con crescita costante anche del numero di navi arrivate e traffico rotabili (secondo dati Ait Toscana), rappresenta una anomalia rispetto agli altri impianti di rigassificazione già presenti in Italia, sia per il posizionamento che per le capacità di stoccaggio(12.607 navi arrivate, veicoli privati 956.407 anno 2021).</p>	
2)	<p>Il Dipartimento di Prevenzione della ASL rileva che il maggior rischio sanitario con effetti cronici per la popolazione è connesso alle emissioni in atmosfera dell'impianto (che si aggiungono a quelle già presenti dovute alle attività portuali). Rileviamo tuttavia che il parere ASL si basa su un documento predisposto dal proponente del progetto, mentre non risulta sia formato sulla base del "Rapporto sulla qualità dell'aria " che ogni anno l'ARPAT è tenuta a redigere, ai sensi del decreto 155/2010, nè su specifiche rilevazioni di inquinanti in atmosfera richieste o disposte dall'Autorità Sanitaria.</p>	<p>Le tematiche richieste saranno oggetto di ulteriori approfondimenti/chiarimenti nell'ambito delle risposte a quanto richiesto dall'ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022. Si evidenzia, in ogni caso, che le analisi del background della VIS tengono già conto dello stato di qualità dell'aria ante operam caratteristici dell'area di studio che ha tenuto conto dei dati presenti dei Rapporti annuali sulla qualità dell'aria prodotti da l'ARPAT e consultabili sul sito web dell'Ente [<a href="#">Commissario straordinario di governo per la realizzazione del rigassificatore di Piombino - Regione Toscana</a>].</p>
3)	<p>L'analisi sulle fonti di inquinamento per la salute umana è circoscritta alle emissioni del rigassificatore, delle metaniere e dei rimorchiatori mentre non prende in considerazione le emissioni delle bettoline che arriveranno per il rifornimento di gas, né inquadra le fonti emissive dell'impianto nel contesto portuale, dove circolano una grande quantità di navi per i collegamenti con le isole e navi mercantili e dove vi è una movimentazione veicolare ingente. Sarebbe</p>	<p>Le tematiche richieste saranno oggetto di ulteriori approfondimenti/chiarimenti nell'ambito delle risposte a quanto richiesto dall'ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022. Si rimarca, in ogni caso, che il traffico navale per approvvigionamento/scarico del GNL risulta già incluso e valutato mediante la stima emissiva delle navi metaniere cargo e dei mezzi navali a supporto, oltre che della FSRU. Non sono stati considerati i mezzi che attualmente sono presenti in porto in quanto il loro contributo è stato preso in considerazione quale stato attuale della qualità dell'aria a cui sono stati aggiunti gli altri contributi.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 60 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

18 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 19/09/2022		
#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>stato importante valutare il maggior apporto, in uno studio complessivo dell'area, che tenesse conto delle emissioni da sorgenti fisse e mobili, anche per fotografare la situazione esistente ante operam e per verificare successivamente, in caso di autorizzazione, il rispetto o meno dei limiti di legge.</p>	
	<p>4) I valori rilevati dalla centralina situata presso il Parco VIII Marzo posti all'ingresso di Piombino non monitorano la reale situazione presente nel porto. ma sarebbe stato necessario l'utilizzo di centraline di rilievo della qualità dell'aria nell'area portuale.</p>	<p>L'area di studio è localizzata nell'area classificata come "Zona Costiera", individuata dalla Regione Toscana con la DGRT No. 1025/2010; nell'intorno dell'area di progetto si localizzano due stazioni appartenenti alla rete di monitoraggio degli inquinanti indicati nell'allegato V del D. Lgs.155/2010: stazione "sub-urbana" di tipo "industriale" LI – Cotone (ad una distanza minima di circa 2 km a SE dal progetto) e stazione "industriale" di "fondo" LI - Parco VIII Marzo (ad una distanza minima di circa 3 km a SE dal progetto).</p> <p>Le tematiche richieste saranno oggetto di ulteriori approfondimenti/chiarimenti nell'ambito delle risposte a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022.</p> <p>Si precisa, in ogni caso che la scelta della stazione di Parco VIII Marzo nelle analisi del background della VIS (REL-AMB-E-00040_r0), consegnata in fase di istanza, è motivata dal fatto che la Parco VIII Marzo (industriale di fondo) è stata ritenuta più idonea per le valutazioni del Risk Assessment.</p> <p>Si rimarca, inoltre, che nel Piano di monitoraggio sono previsti monitoraggi di qualità dell'aria sia in fase AO (Ante Operam) che CO (Corso d'Opera) che PO (Post Operam).</p>
	<p>5) Il Dipartimento di Prevenzione prende in considerazione le valutazioni del proponente che ritiene più impattanti dal punto di vista sanitario, cioè gli ossidi di azoto (NOX) e il materiale particolato aerodisperso respirabile (PM 2,5) e inalabile (PM 10) riconducibile al funzionamento dei motori a combustione. Si precisa che le emissioni in atmosfera sono legate alle emissioni dei generatori di bordo, alle emissioni di emergenza e alle emissioni indotte dal traffico marittimo per rifornimento o prelievo di GNL (metaniere). Si parla inoltre di 2 rimorchiatori già presenti in porto (a cui dovranno aggiungersene altri due) la cui attività non viene considerata perché appunto già presenti, come se questi fossero sempre in navigazione o in manovra e non al bisogno.</p>	<p>Si rimanda agli approfondimenti che saranno effettuati dal Proponente in puntuale risposta a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022.</p>
	<p>6) Il concetto dei due soli rimorchiatori viene sempre</p>	<p>Si rimanda agli approfondimenti che saranno effettuati dal Proponente in puntuale risposta</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 61 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 18 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 19/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	ripetuto e limitato al loro supporto e quello della metaniera alla sola manovra. Tale calcolo non tiene inoltre conto delle emissioni durante la fase di navigazione e le emissioni delle navi spola che entrano in porto per accostarsi alla unità FSRU, così come lo scenario non include le emissioni dell'inquinante SO <sub>2</sub> .	a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022.
7)	Non si trova traccia sulle emissioni di pericolosi microinquinanti come gli IPA né vengono considerati i metalli presenti nel fumo delle navi.	Si rimanda agli approfondimenti che saranno effettuati dal Proponente in puntuale risposta a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022.
8)	Le polveri inalabili (PM <sub>10</sub> ) e respirabili (PM <sub>2,5</sub> ) vengono a loro volta ricondotte alle sole emissioni dei generatori di bordo delle FSRU e delle metaniere, mentre non viene considerato l'emissione di particolato dato dai fumi delle navi ( il cui traffico è in aumento ogni anno) né è stato considerato l'emissione di particolato da parte dei mezzi terrestri né tantomeno la formazione di particolato secondario a partire dalle emissioni primarie dei diversi inquinanti già considerati ( es. NO <sub>x</sub> ,SO <sub>2</sub> ,PM primario).	Le tematiche richieste saranno oggetto di ulteriori approfondimenti/chiarimenti nell'ambito delle risposte a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022, in ogni caso si rimanda ai chiarimenti già effettuati dal proponente nell'Annesso 13 in risposta alla richiesta dell'ARPAT Prot. 0312310 del 08.08.2022 paragrafo 3.5 (Risposta del Proponente con riferimento al Punto 2.5 della Sezione). Inoltre, si ricorda che i valori di fondo considerati si riferiscono a dati puntuali registrati presso la centralina di monitoraggio di Piombino – Parco VIII Marzo, estesi con approccio conservativo a tutto il dominio di analisi. Inoltre, il dato qui associato al PM <sub>2,5</sub> si riferisce in realtà a monitoraggi di PM <sub>10</sub> . È quindi lecito attendersi che il PM <sub>2,5</sub> sia in realtà solo una frazione del PM <sub>10</sub> misurato, come mostrano ad esempio i dati di qualità dell'aria della Regione Toscana del 2021, che su base media regionale evidenziano un rapporto tra concentrazioni medie annue di PM <sub>2,5</sub> (12,3 µg/m <sup>3</sup> ) e di PM <sub>10</sub> (19,7 µg/m <sup>3</sup> ) pari a circa il 60% (Fonte: La qualità dell'aria in Toscana nel 2021 — ARPAT - Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana).
9)	Il Dipartimento di Prevenzione desume, non è chiaro su che base, che il dato PM <sub>2,5</sub> si riferisca al monitoraggio del PM <sub>10</sub> , ipotizzando che il PM 2,5 sia solo una frazione di quanto misurato.	Si ribadisce quanto esposto al precedente punto e si rimanda agli approfondimenti che saranno effettuati dal Proponente in puntuale risposta a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022.
10)	Il Dipartimento di Prevenzione ammette che il criterio Risk index è superiore al valore di riferimento, ma si preme di precisare che tale valore è ipotizzabile per chi trascorra tutta la vita in quell'area a massima ricaduta annua, dimenticando che nell'area portuale lavorano, sulle banchine e nei vari uffici, molte persone per tutta la loro vita lavorativa. In quanto a	Le tematiche richieste saranno oggetto di ulteriori approfondimenti/chiarimenti nell'ambito delle risposte a quanto richiesto dal Parere ISS Prot. 0358596 del 21/09/2022. Si rimarca in ogni caso che: 1) i risultati ottenuti dalle applicazioni modellistiche effettuate sono da considerarsi cautelative in quanto fanno riferimento ad uno scenario di ricadute massimo che corrisponde a uno scenario ottenuto considerando il verificarsi della condizione

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 62 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 18 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 19/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>rassicurare che l'esposizione sarà solo temporanea, la valutiamo più come un augurio che come dato di fatto, nè esclude che ci si possa ammalare a causa di questi inquinanti anche nel solo periodo di tre anni.</p>	<p>emissiva più impattante (sovrapposizione delle emissioni generate dai motori della FSRU alle attività della metaniera e dei 2 rimorchiatori) per 365 giorni l'anno, al fine di simulare lo svolgimento delle operazioni delle metaniere in concomitanza con le condizioni meteorologiche più gravose dal punto di vista della dispersione degli inquinanti emessi. Nella realtà dei fatti, è previsto indicativamente l'approdo di una metaniera circa ogni 5-7 giorni, con relativo supporto dei rimorchiatori, con i rimorchiatori che opereranno solo per 4 ore al giorno in concomitanza con la presenza delle metaniere in porto;</p> <p>2) i valori di soglia considerati nella valutazione del parametro RI si riferiscono ad un rischio incrementale risultante da un'ipotetica esposizione continuativa per tutta la vita, mentre la configurazione reale sarà temporanea e limitata al periodo di stazionamento dell'FSRU in porto (pari a 3 anni);</p> <p>3) nel Piano di monitoraggio aggiornato (Allegato 12 all' ANNESSO 13 in risposta alla richiesta ARPAT Prot. 0312310 del 08.08.2022) ai monitoraggi di qualità dell'aria già previsti, sono stati previsti altri punti per un totale di tre punti di monitoraggio della qualità dell'aria, di cui un punto area portuale (ATM-01) e due punti in aree residenziali (Località Gagno e Località Cotone) per le attività di monitoraggio in fase AO (Ante Operam)-CO (Corso d'Opera) e PO (Post Operam);</p> <p>la massima ricaduta annua di PM<sub>2,5</sub>, che origina il superamento del valore di superamento del Risk Index, si verifica in corrispondenza di un'area che non appare caratterizzata dalla presenza di popolazione sensibile e inoltre lontana dalle aree portuali.</p>
	<p>11) Il Dipartimento di Prevenzione ritiene plausibili le valutazioni del proponente e accettabile l'installazione dal punto di vista sanitario trattandosi di "aree scarsamente popolate", affermazione del tutto discutibile visto che da quel Porto oltre ai lavoratori lì impegnati, passano oltre tre milioni di persone all'anno.</p>	<p>Si ribadisce quanto esposto al precedente punto.</p>
	<p>Riteniamo quindi che gli insufficienti monitoraggi, le aumentate emissioni degli inquinanti legate al rigassificatore e al traffico marittimo e terrestre conseguente, incrementeranno i fattori di rischio già preesistenti nel porto e nelle immediate vicinanze e il tutto avverrà in una Città già sede di un S.I.N. e riconosciuta</p>	<p>Si rappresenta che l'Istituto Superiore di Sanità ha depositato il proprio parere di competenza in data 20/09/2022 richiedendo integrazioni alle quali il Proponente darà puntuale riscontro.</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 63 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 18 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA DI PIOMBINO VAL DI CORNIA del 19/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>come territorio a forte inquinamento ambientale.</p> <p>La stessa ASL dichiara espressamente che “Piombino è uno dei territori il cui rischio di esposizione ad inquinamento ambientale è pubblicamente riconosciuto.” Nel contempo ci sembra di capire che la stessa tollerabilità dell’impianto sia strettamente legata alla ipotesi dichiarata di durata triennale dello stesso, facendo presupporre che una durata maggiore avrebbe comportato altro parere e altro orientamento della autorità sanitaria locale.</p> <p>CHIEDIAMO</p> <p>che l'Istituto Superiore di Sanità si pronunci, in quanto riteniamo che le attività di studio e monitoraggio sopra richiamate, in un contesto particolarmente delicato come quello di Piombino per la salute della collettività, debbano essere eseguiti da un Organo altamente qualificato in sede nazionale.</p>	

### 19 – OSSERVAZIONE ITALIA NOSTRA ARCIPELAGO TOSCANO del 20/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>[...]</p> <p>Ciò che avviene nel porto di Piombino, porta affacciata sull’Arcipelago Toscano, coinvolgerà anche la costa e la <b>Riserva della Biosfera MAB UNESCO “Isole di Toscana”</b>.</p> <p>....Pensare di mettere nel porto di Piombino una nave rigassificatrice che può contenere circa 170 metri cubi di gas liquefatto .... Quindi <math>600.000 \times 170 \text{ m.cubi} = 102.000.000 \text{ m.cubi}</math> di gas allo stato gassoso, che in caso di incidente <b>diventa un’esplosione di bomba atomica</b>, senza radiazioni.</p>	<p>Il paragone con la bomba atomica di Hiroshima è assolutamente fuorviante e non corretto. Infatti, i 170.000 m3 di GNL non possono partecipare contemporaneamente ad una esplosione nemmeno nello scenario più estremo e remoto. In particolare, solamente la parte vaporizzata (dal liquido) o il gas naturale possono portare ad uno scenario di esplosione e non la parte liquida pertanto il volume di GNL stoccato non può partecipare</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 64 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

### 19 – OSSERVAZIONE ITALIA NOSTRA ARCIPELAGO TOSCANO del 20/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>La V.I.A. (contenente le Direttive Seveso) e la V.A.S. si devono chiedere!</p> <p><b>Interrompiamo la continuità territoriale?</b> Oppure pensiamo di inviare i traghetti a Livorno? Come si comporteranno le compagnie che partecipano alla gara?</p> <p>....Pensiamo al fatto che <b>Golar Tundra è una nave a circuito aperto</b> e quindi scaricherà in mare ipoclorito di sodio per pulire le serpentine e si abbasserà la temperatura dell'acqua di -9 gradi centigradi circa.</p> <p>.....</p> <p>Un mare con un ecosistema marino alterato dall'uomo? Oppure Un Mare ed un Arcipelago fonte di risorse e biodiversità?</p> <p><b>Il futuro di questo Mare è nelle nostre mani.</b></p> <p>[...]</p>	<p>al fenomeno di esplosione perché rimarrà in assoluta sicurezza nei serbatoi nello scafo della nave. Gli scenari di rischio sono stati valutati secondo la normativa vigente e porterebbero a scenari di rischio nemmeno lontanamente paragonabili a quelli erroneamente ipotizzati.</p> <p>Per quanto riguarda le osservazioni su VIA e VAS (tra l'altro non applicabile per la tipologia di opere in questione) si rimanda alle determinazioni degli organi nazionali competenti in materia ed ai contenuti del DL 50/2022.</p>

### 20 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA del 21/09/2022

#	Oggetto di Richiesta	Risposta
	<p>Il giorno 19 Settembre a Firenze si è tenuta la prima seduta della Conferenza dei servizi indetta dal Commissario Straordinario in riferimento al progetto presentato dalla Soc. Snam FSRU ITALIA s.r.l. inerente la collocazione nel porto di Piombino di un rigassificatore.</p> <p>La conclusione .... è che ad oggi per il rigassificatore di Piombino non è stato predisposto nessun rapporto di sicurezza esterna, non sono state effettuate verifiche di compatibilità con la pianificazione territoriale e urbanistica, non sono state individuate le misure da adottare per i piani di emergenza.</p> <p>Si tratta, nostro avviso, di un vizio grave che non consente di esprimere un parere di conformità in base alle disposizioni</p>	<p>Il Proponente ha fornito, come previsto dal D.Lgs. 105/2015, informazioni utili a tale valutazione all'interno del Rapporto di Sicurezza preliminare (All.5 – istanza e documentazione progettuale), sviluppando specifica analisi al paragrafo C.5.2. In particolare, in estrema sintesi, sulla base degli elementi disponibili, la compatibilità territoriale del Terminale con le destinazioni d'uso delle aree appare rispettata.</p> <p>La società proponente, in quanto futuro gestore dello stabilimento, ha in questo modo trasmesso alla autorità competente per la predisposizione dei piani di emergenza esterna le informazioni utili per l'elaborazione del Piano di Emergenza Esterna, che sarà predisposto ai sensi dell'articolo 21 del D.Lgs. 105/2015 dal Prefetto, d'intesa con le regioni e con gli enti locali interessati, sentito il CTR e previa consultazione della popolazione.</p> <p>Riguardo ai compiti dell'Autorità di Sistema Portuale rispetto ai temi di sicurezza si rimanda al paragrafo 4 della nota di Codesta Amministrazione inviata al Commissario</p>

	<b>PROGETTISTA</b> 	<b>COMMESSA</b> <b>NQ/R22177</b>	<b>UNITA'</b> -
	<b>LOCALITA'</b> PIOMBINO (LI)	<b>REL-VDO-E-00044</b>	
	<b>PROGETTO / IMPIANTO</b> FSRU Piombino e collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti	Fg. 65 di 65	<b>Rev.</b> <b>0</b>

Rif. T.EN Italy Solutions: 201064C-053-RT-3220-0373

<b>20 – OSSERVAZIONE COMITATO SALUTE PUBBLICA PIOMBINO VAL DI CORNIA del 21/09/2022</b>		
#	<b>Oggetto di Richiesta</b>	<b>Risposta</b>
	<p>vigenti in materia di impianti a RIR, ma soprattutto non ha portato alla elaborazione di possibili scenari incidentali esterni e non, all'area portuale.</p> <p>Snam non provvede, poiché tutto si svolge all'interno dell'area di stabilimento, AdSP non provvede pur se incaricata da un Decreto 2001 vigente, il Prefetto, in mancanza di dati, non potrà elaborare un Piano di emergenza esterna.</p> <p>.....</p> <p>Riteniamo che il tema della sicurezza non debba essere confinato al solo Piano di sicurezza Preliminare elaborato dalla Soc. Snam, proprio perché un altro importante Ente è chiamato a svolgere indagini incidentali interne e esterne al porto, ovvero l'Autorità di sistema portuale, perché detto Piano analizza solo rischi connessi all'impianto e dà solo qualche parziale risposta a quesiti posti da alcuni Enti, perchè pensiamo che il tema della sicurezza, pur con competenze specifiche del CTR nel rilasciare o meno nullaosta di Fattibilità, debba essere oggetto di confronto e di conoscenza tra vari Enti della Conferenza dei servizi.</p> <p>Riteniamo, per le criticità fino ad oggi evidenziate, che non sia scontato un parere favorevole al piano provvisorio di sicurezza.</p>	<p>straordinario di Governo in data 19/09/2022 prot. 0355122.</p>