



# CITTÀ DI PIOMBINO

(Provincia di Livorno)

Medaglia d'Oro al Valor Militare

Via Ferruccio, 4 - tel. 0565 63111, fax 63290 - cep vari - P.IVA 00290280494 – CAP 57025

## Servizio Politiche ambientali

---

### ALLEGATO A – RICHIESTA INTEGRAZIONI DOCUMENTALI SERVIZIO POLITICHE AMBIENTALI

In relazione alla vostra nota pervenuta con prot. n. 28196 del 21/07/2022 avente ad oggetto *“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 (LI). Proponente: Snam FSRU Italia. Indizione della conferenza di servizi decisoria ex art. 14, comma 2, legge n. 241/1990 in forma semplificata e modalità asincrona e richiesta di contributi”*, **si richiedono le seguenti integrazioni documentali e si richiede, contestualmente, anche la convocazione di conferenza dei servizi sincrona ai sensi dell’art. 14 bis co. 7 l. 241/1990**

#### 1. Richiesta di deposito della documentazione relativa alla fase off-shore

Con nota prot. 0275126 dell’8 luglio 2022, il Commissario straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino (d’ora in avanti “Commissario”), preso atto che l’istanza presentata da *“Snam FSRU Italia (oggi: Asset co. 11)”*, d’ora in avanti più semplicemente “Snam”, il 29 giugno 2022 ha ad oggetto *“la richiesta di concessione demaniale della banchina per la durata di **venticinque anni**”*, ha informato la proponente di avere *“comunicato al Sig. Presidente del Consiglio dei ministri i motivi per cui tale durata **è del tutto incompatibile con le prospettive di sviluppo delle attività economiche del porto di Piombino e del territorio di riferimento**”* e di avere *“evidenziato la necessaria temporaneità della presenza della nave con funzione di rigassificatore nel porto, **per un periodo non superiore a tre anni**”*, chiedendo a Snam – prima di avviare il procedimento – un chiarimento sulla questione.

Con nota del 15 luglio 2022, Snam ha precisato che:

- le *“scadenze temporali previste dalle disposizioni legislative in essere **non le avrebbero permesso la presentazione di una proposta progettuale comprensiva anche del sito per la successiva ubicazione offshore della FSRU**”*;

- per questo motivo, avrebbe presentato richiesta *“per la sola localizzazione iniziale in banchina all’interno del porto di Piombino, porto nel nord del Tirreno dotato di caratteristiche tecniche ed infrastrutturali idonee ad ospitare la nave e permetterne la messa in esercizio entro primavera 2023, **depositando comunque un’istanza della durata complessiva di 25 anni ovvero il ciclo di vita regolatorio di un impianto di rigassificazione**”*;

- nelle more dell’iter autorizzativo, vi sarebbe la necessità di *“prevedere un periodo di ormeggio in porto **non inferiore ai tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave**”*, con l’impegno ad individuare *“**localizzazioni alternative che consentano di minimizzare la permanenza della FRSU alla banchina di Piombino**”*.

Con nota del 15 luglio 2022, il Commissario ha informato Snam di prendere atto della manifestata volontà di *“mantenere l’ormeggio presso la banchina nel porto non oltre tre anni”* (quando in realtà la proponente ha indicato tempistiche differenti), non potendo *“autorizzare la permanenza della nave oltre tre anni nella banchina del porto di Piombino*

---

**perché verrebbero meno gli obiettivi della Regione Toscana che ha finanziato la costruzione delle banchine per contribuire allo sviluppo dei commerci e della siderurgia**”.

Il Commissario ha precisato inoltre di condividere “*la necessità di individuare il sito per la successiva ubicazione offshore della FSRU, nei tempi più rapidi valutando, insieme al Ministro per la transizione ecologica, il sito migliore*”.

Con successiva nota del 20 luglio 2022, integrata con nota del 21 luglio, nostro protocollo n. 28196 del 21/07/2022, è stata indetta la conferenza dei servizi che ci impegna, che si terrà dunque sul progetto originariamente depositato da Snam.

Ora, in disparte l'irritualità dello scambio di semplici lettere con le quali, a fronte di precise contestazioni del Commissario, la proponente ha risposto con affermazioni generiche e non coerenti con quelle del Commissario, per quanto qui interessa le circostanze che sono emerse da tale scambio di comunicazioni lasciano emergere una serie di profili di improcedibilità della domanda che vengono fin d'ora contestati, essendo fondati su insanabili carenze documentali.

Infatti, a fronte della richiesta del Commissario di limitare la presenza della nave nel porto di Piombino “*per un **periodo non superiore a tre anni***”, la proponente ha affermato di avere la necessità di ottenere l'autorizzazione ad un ormeggio nel porto “*non inferiore ai tre anni dalla data di entrata in esercizio della nave*”, così di fatto negando la disponibilità a soddisfare la principale esigenza di modifica progettuale manifestata dal Commissario.

Sotto altro profilo il fatto che il progetto, per espressa ammissione di Snam, non comprenda l'indicazione del sito “*per la successiva ubicazione offshore della FSRU*”, nonostante la proponente abbia ribadito che la propria istanza ha una “*durata complessiva di 25 anni ovvero il ciclo di vita regolatorio di un impianto di rigassificazione*”, costituisce un **inaccettabile frazionamento**.

Per quanto il procedimento che ci impegna sia stato esentato dalla procedura di VIA, così come previsto dall'art. 6, co. 11, del D.Lgs. n. 152/2006 - espressamente richiamato all'art. 5, co. 3, D.L. 17 maggio 2022, n. 50, convertito in l. 15 luglio 2022, n. 91 – il progetto **deve comunque rispettare “gli obiettivi della normativa nazionale ed europea in materia di valutazione di impatto ambientale”**, normativa che per giurisprudenza costante sia della Corte di Giustizia UE che del Consiglio di Stato prevede che l'impatto ambientale di un progetto deve essere valutato **unitariamente e non in modo frazionato** (cd. salami slicing), dovendo essere tenuti in considerazione gli impatti **dell'opera finale nel suo complesso, non potendo l'amministrazione “effettuare una valutazione parcellizzata di interventi connessi sotto il profilo soggettivo, territoriale e ambientale, dovendo invece tenere conto della loro reciproca interazione”** (cfr., ex plurimis, Cons. Stato n. 36/2014 e, da ultimo, Cons. Stato n. 5465 del 30 giugno 2022).

Il tutto, allo scopo di evitare che “**una artificiosa segmentazione degli interventi in distinte e procrastinate progettazioni possa compromettere in radice l'accertamento degli effetti ultimi sull'ambiente di progetti che possono, in considerazione della loro natura, delle loro dimensioni o della loro ubicazione e, all'occorrenza, tenuto conto della loro interazione con altri progetti, avere un notevole impatto ambientale**” (v. così TAR Sardegna n. 882/2016 e TAR Piemonte n. 210/2020).

Ebbene, non si vede come detti obiettivi possano essere rispettati se il progetto depositato da Snam, pur avendo una durata di 25 anni (che ricomprende, dunque, anche tutta la fase off-shore), non contiene tutta la documentazione riguardante proprio la fase off-shore, i cui impatti ambientali non saranno dunque minimamente valutati.

Si richiede pertanto che, previa sospensione del procedimento, **sia richiesto alla proponente il deposito di tutta la documentazione riguardante la fase off-shore pena, in caso contrario, la declaratoria di improcedibilità dell'istanza**.

## **2. Richiesta di deposito della documentazione prevista dall'art. 29 ter D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (AIA)**

Il progetto presentato da Snam rientra tra quelli per i quali l'allegato VIII alla parte II del D. Lgs. 152/2006, al punto 1.4-bis, impone il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale (AIA).

Ai sensi dell'art. 5, co. 4, D.L. 17 maggio 2022, n. 50, convertito in l. 15 luglio 2022 n. 91, *“l'autorizzazione di cui al comma 2, fermo restando quanto previsto dall'articolo 46, commi 1, terzo periodo, e 2, primo periodo, del decreto-legge n. 159 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 222 del 2007, tiene luogo dei pareri, nulla osta e autorizzazioni necessari ai fini della localizzazione dell'opera, della conformità urbanistica e paesaggistica dell'intervento, della risoluzione delle interferenze e delle relative opere mitigatrici e compensative. L'autorizzazione include altresì l'autorizzazione di cui all'articolo 109 del decreto legislativo n. 152 del 2006 ed eventuali atti di assenso ai fini della realizzabilità dell'opera all'interno di siti contaminati, ogni eventuale ulteriore autorizzazione comunque denominata richiesta ai fini della realizzabilità dell'opera ivi incluse quelle ai fini antincendio ai sensi del decreto legislativo 26 giugno 2015, n. 105, nonché la verifica preventiva dell'interesse archeologico di cui all'articolo 25 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e, ove necessario, la concessione demaniale, fatti salvi la successiva adozione e l'aggiornamento delle relative condizioni economiche e tecnico-operative. L'autorizzazione ha effetto di variante degli strumenti urbanistici vigenti, nonché di approvazione della variante al piano regolatore portuale, ove necessaria”* [...].

Come dato vedere, **tra le autorizzazioni assorbite dall'autorizzazione di cui al comma 2, il comma 5 non prevede l'AIA**, né all'AIA può ritenersi applicabile il rinvio generalizzato ad *“ogni eventuale ulteriore autorizzazione comunque denominata richiesta ai fini della realizzabilità dell'opera”* dal momento che, come noto, l'AIA non è un'autorizzazione alla realizzazione di un impianto ma al suo **esercizio**, rilasciata all'esito di una complessa istruttoria nella quale deve essere valutato, tra le altre cose, il rispetto delle *best available techniques* (BAT) al fine di assicurare una tutela integrata delle varie matrici ambientali che, in quanto finalizzata alla tutela preventiva dell'ambiente, non può essere certamente posticipata.

Per gli stessi motivi, come è addirittura ovvio, **l'esenzione dalla VIA di cui all'art. 6, co. 11, D. Lgs. 152/2006 non può in alcun modo essere estesa all'AIA**: come il giudice amministrativo ha più volte precisato con orientamento ormai consolidato (*cf.*, *ex plurimis*, Consiglio di Stato 21 maggio 2018 n. 3034), *“i due procedimenti sono infatti preordinati ad accertamenti diversi ed autonomi”*.

Dal momento che l'art. 26 D. Lgs. 152/2006 prevede che il provvedimento di VIA sia sempre integrato in quello di AIA, considerato che nel caso di specie **l'esenzione dal procedimento di VIA non esime comunque il Commissario dal procedere ad “altre forme di valutazione” che attestino il rispetto degli obiettivi della normativa nazionale ed europea in materia di VIA** (così come espressamente previsto dall'art. 6, co. 11, D. Lgs. 152/2006), **è evidente che l'istruttoria AIA deve necessariamente svolgersi all'interno del procedimento di cui all'art. 5 D.L. 17 maggio 2022 n. 50, convertito in l. 15 luglio 2022 n. 91.**

Si richiede pertanto che, previa sospensione del procedimento, **sia richiesto alla proponente il deposito di tutta la documentazione prevista dall'art. 29 ter, D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. pena, in caso contrario, la declaratoria di improcedibilità dell'istanza.**

## **3. Richiesta di pubblicazione delle informazioni relative alla decisione di esenzione dalla VIA e delle relative ragioni**

L'art. 6, comma 11, lettera b), D. Lgs. 152/2006 prevede che siano messe a disposizione del pubblico le informazioni raccolte con le *“altre forme di valutazione”* dell'impatto ambientale di cui alla lettera a), le informazioni relative alla decisione di esenzione dalla VIA e le ragioni per cui è stata concessa.

---

La *ratio* di tale norma è immediatamente evidente: permettere al pubblico di esprimersi sia sulle asserite esigenze che hanno imposto l'esenzione del progetto dalla procedura di VIA che sulle informazioni raccolte con le "forme di valutazione" alternative alla VIA. Nel caso di specie, non è stata soddisfatta alcuna delle predette richieste, con conseguente violazione e falsa applicazione dell'art. 6, comma 11, lettera b).

Si richiede pertanto che, previa sospensione del procedimento, **sia richiesto alla proponente il deposito di tutte le informazioni previste dall'art. 6, comma 11, lettera b), D. Lgs. 152/2006 pena, in caso contrario, la declaratoria di improcedibilità dell'istanza.**

#### **4. Richiesta di deposito della documentazione attestante le condizioni di approvvigionamento del gas**

L'art. 5, co. 5, D.L. 17 maggio 2022, n. 50, convertito in l. 15 luglio 2022, n. 91, prevede che l'istanza di autorizzazione sia corredata, tra l'altro, "della descrizione delle condizioni di approvvigionamento del gas", descrizione di cui negli allegati alla domanda di Snam non vi è traccia.

Si richiede pertanto che **sia richiesto alla proponente il deposito di tutte le informazioni richieste dall'art. 5, co. 5, D.L. 17 maggio 2022, n. 50, convertito in l. 15 luglio 2022, n. 91, pena, in caso contrario, la declaratoria di improcedibilità dell'istanza.**

#### **5. Richiesta di integrazioni documentali in merito all'interessamento del SIN n. 9 "Piombino"**

Il tracciato del gasdotto di collegamento dalla nave FSRU alla rete nazionale gasdotti interferisce con il SIN di Piombino, per circa 2,5 km con l'area a terra e per circa 1,7 km con la parte a mare.

Sulla base delle informazioni sullo stato di contaminazione delle matrici, reperite nella scheda del SIN 9 "Piombino" dal portale del MITE (Ministero della Transizione Ecologica » Piombino (mite.gov.it)), emerge come l'area perimetrata del SIN (931 ha a terra e una fascia di 3 km al largo parallelamente alla costa) evidenzia uno stato di compromissione ambientale molto marcato, con contaminazione diffusa sia nei suoli che nelle acque di falda.

In particolare, in base ai risultati delle indagini eseguite in sede di attuazione del Piano di caratterizzazione, è stato rilevato un elevato livello di contaminazione da metalli, IPA ed idrocarburi pesanti nei suoli e da metalli, IPA, alifatici clorurati cancerogeni e non cancerogeni, organoalogenati, idrocarburi totali espressi come n-esano e PCB nelle acque sotterranee.

I risultati delle indagini hanno evidenziato, inoltre, la presenza nei sedimenti marini antistanti le aree di proprietà e in concessione demaniale dell'ex stabilimento Lucchini SPA, delle sostanze inquinanti tipiche delle attività siderurgiche svolte storicamente nel sito.

Dall'ultimo aggiornamento sullo stato delle procedure per la bonifica dei terreni e delle acque di falda (febbraio 2019) emerge come le aree interessate dal passaggio del gasdotto non risultino ad oggi bonificate.

**Data la grave situazione di inquinamento presente, si ritiene doverosa la realizzazione di uno studio di valutazione dell'interferenza delle attività di scavo per la posa della condotta sullo stato di contaminazione del SIN in questione.**

Impatti la cui trattazione è stata completamente omessa nello Studio ambientale depositato dal Proponente (REL-SIA-E-00001).

In particolare, si chiede di valutare:

- gli impatti dell'attività di attraversamento mediante "Direct Pipe" sullo stato di contaminazione dei sedimenti marini e l'eventuale loro risospensione nella colonna d'acqua;

- gli impatti dell'attività di scavo sullo stato di contaminazione dei suoli e delle acque sotterranee.

A proposito di quest'ultimo aspetto si sottolinea che, essendo l'acquifero molto superficiale (livello di falda dal p.c. compreso tra -0,3 m e -0,8 m), lo stesso sarà intercettato dalle operazioni di scavo (profondità scavi -1,5/ -2 m ca). Anche questo punto dovrà essere oggetto di specifico studio ed approfondimento progettuale, così come previsto:

- dall'art. 242-ter, co. 1, D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., nel quale si richiede espressamente che “Nei siti oggetto di bonifica, inclusi i siti di interesse nazionale, possono essere realizzati i progetti del Piano nazionale di ripresa e resilienza, interventi e opere richiesti dalla normativa sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, di manutenzione ordinaria e straordinaria di impianti e infrastrutture, compresi adeguamenti alle prescrizioni autorizzative, nonché opere lineari necessarie per l'esercizio di impianti e forniture di servizi e, più in generale, altre opere lineari di pubblico interesse, di sistemazione idraulica, di mitigazione del rischio idraulico, opere per la realizzazione di impianti per la produzione energetica da fonti rinnovabili e di sistemi di accumulo, esclusi gli impianti termoelettrici, fatti salvi i casi di riconversione da un combustibile fossile ad altra fonte meno inquinante o qualora l'installazione comporti una riduzione degli impatti ambientali rispetto all'assetto esistente, opere con le medesime connesse, infrastrutture indispensabili alla costruzione e all'esercizio degli stessi impianti, nonché le tipologie di opere e interventi individuati con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri di cui all'articolo 7-bis, a condizione che detti interventi e opere siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area nel rispetto del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81;
- dall'art. 25, co. 1, lettera b), del DPR 120/2017, nei seguenti termini: “le attività di scavo sono effettuate senza creare pregiudizio agli interventi e alle opere di prevenzione, messa in sicurezza, bonifica e ripristino necessarie ai sensi del Titolo V, della Parte IV, e della Parte VI del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e nel rispetto della normativa vigente in tema di salute e sicurezza dei lavoratori. Sono, altresì, adottate le precauzioni necessarie a non aumentare i livelli di inquinamento delle matrici ambientali interessate e, in particolare, delle acque sotterranee soprattutto in presenza di falde idriche superficiali. Le eventuali fonti attive di contaminazione, quali rifiuti o prodotto libero, rilevate nel corso delle attività di scavo, sono rimosse e gestite nel rispetto delle norme in materia di gestione dei rifiuti”.

Si rileva inoltre che essendo l'intervento complessivo collocato in area SIN, che già presenta le criticità sopra rappresentate, è necessario che lo studio ambientale sia integrato con una valutazione dei possibili impatti e dei conseguenti rischi sanitari-ambientali determinati dalla somma degli inquinanti già presenti nell'area con quelli derivanti (sia dall'attività di esercizio che da situazioni straordinarie ed incidenti) dalla nuova attività oggetto dell'istanza.

## **6. Richiesta di integrazioni documentali sulla valutazione di impatto sanitario**

Il documento REL-AMB-E-00040 intitolato “*valutazione di impatto sanitario*” è deficitario sotto i seguenti profili, di metodo e di merito, sui quali il Comune di Piombino richiede le necessarie integrazioni:

- non si fa alcun cenno ai mesoteliomi che nella popolazione maschile sono in largo eccesso e alle malformazioni congenite che presentano numerosi eccessi (totali, arti, cuore, genitali, palato-labbro);
- il numero di casi attribuibili calcolati per tutte le cause e per le cause specifiche è sottostimato rispetto ad uno scenario cautelativo in cui venga utilizzato uno scostamento (delta) tra valori di concentrazione post intervento e valori limite suggeriti dall'OMS;

- nessun impatto su ambiente e salute è stato ritenuto degno di valutazione in relazione all'inquinamento da ipoclorito di sodio (NaClO) e al mutamento indotto della temperatura delle acque marine, nonostante in numerosi elaborati progettuali il rilascio in acqua di ipoclorito di sodio e detto mutamento siano attestati;
- la valutazione sull'accettabilità degli aggravii in termini di decessi e ricoveri non può essere affidata – come è stato fatto nel documento “valutazione di impatto sanitario” - unicamente a calcoli e confronti con soglie, ma deve coinvolgere la comunità esposta ai rischi, acuti (rischi di incidenti rilevanti) e cronici (esposizione a lungo termine), considerando le caratteristiche di vulnerabilità complessiva (in particolare SIN da bonificare), e la fragilità preesistente all'intervento (caratteristiche della popolazione).

### **7. Richiesta di integrazioni documentali sul rischio di incidenti rilevanti**

Come espressamente affermato da Snam nel documento “Relazione tecnica rapporto preliminare di sicurezza” (REL-MEC-E-00100), “il nuovo terminale di Piombino risulta soggetto all'applicazione del D. Lgs. 105/15 e si configura, più precisamente, come “stabilimento di soglia superiore” per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'Allegato 1, Parte 2, Colonna 3 del medesimo decreto”.

Senonché, la documentazione depositata dalla proponente (per primo il predetto rapporto preliminare di sicurezza) da una parte non è conforme al D.Lgs. 105/2015 (rischio di incidenti rilevanti) e, dall'altra, risulta comunque carente e gravemente deficitaria sotto il profilo della prevenzione di incidenti rilevanti, per i seguenti motivi:

- il rapporto preliminare dichiara che i “limiti di batteria” ai fini autorizzativi e, quindi, l'ambito di applicazione del rapporto stesso, comprendono la FSRU e le installazioni di banchina con le relative connessioni a nave metaniera e metanodotto (vedi pagg. 14 e 15 del rapporto), ma **l'avvicinamento e l'accostamento della nave metaniera alla FSRU sono esclusi dalle analisi e dalle valutazioni del rapporto e non ci sono altri documenti di progetto, relativi alla movimentazione di imbarcazioni nel porto, che contengano valutazioni specifiche sui rischi associati alla movimentazione delle gasiere in arrivo/uscita nel bacino portuale;**
- è disponibile solo una relazione di valutazione dell'incremento del traffico navale (REL-AMB-E-00013) che, sebbene il titolo richiami il progetto FSRU, **sembra elaborata per altri scopi, perché, da quanto scritto al par. 4.1, essa è rivolta all'“..analisi del traffico marittimo nell'area prevista per il parco eolico...”** (si veda par. 4.1 di REL-AMB-E-00013), ciò che la dice lunga sull'attendibilità della documentazione di progetto depositata dalla proponente;
- numerose autorità portuali, nonostante l'abrogazione del D.M. 293/2001, continuano ad avvalersi e a tenere aggiornato il Rapporto di sicurezza portuale quale strumento efficace di prevenzione dei rischi, valutazione di compatibilità delle attività con la realtà territoriale e pianificazione delle emergenze in area portuale; un rapporto di sicurezza portuale appare come una necessità nel caso di un progetto come quello della FSRU di Piombino, che prevede l'installazione di una cosiddetta unità off-shore, normalmente insediata a grandi distanze dalla costa, accostata ad una banchina e interessata da approvvigionamenti e scariche che coinvolgono e influenzano pesantemente l'intero bacino portuale. Il Comune, nell'interesse della sicurezza del territorio e della comunità, **richiede pertanto espressamente un'estensione della valutazione dei rischi di incidente rilevante che comprenda la movimentazione, l'ingresso, l'accosto, l'uscita delle metaniere nel bacino portuale.**

Entrando nel merito dei contenuti del Rapporto preliminare di sicurezza depositato da Snam si devono segnalare ulteriori carenze significative, la cui risoluzione non può essere rinviiata alla stesura del Rapporto definitivo:

- il rapporto cita l'ipoclorito di sodio fra le sostanze pericolose previste, e dichiara che la FSRU sarà dotata un sistema di produzione di ipoclorito con elettrolisi dell'acqua di mare (vedi pag. 54 del rapporto) ma **non ne descrive la tecnologia o non valuta i rischi**; anzi a pag. 159, dichiara che *“si confermerà la presenza dell'ipoclorito di sodio nella successiva fase di Rapporto di Sicurezza definitivo, in quanto la FSRU sarà dotata di un sistema antivegetativo che potrebbe evitare l'utilizzo di tale sostanza”*;

- il rapporto cita un'analisi di operabilità elaborata con la metodologia HAZOP come strumento per *“l'identificazione delle sezioni impiantistiche più critiche al fine di identificare cause e protezioni delle ipotesi incidentali analizzate”*, ma **tale analisi non compare fra gli allegati del rapporto stesso**; il rapporto dichiara che l'HAZOP è stata condotta dal costruttore della nave FSRU con il *Det Norske Veritas (DNV)* **su una nave simile al FSRU previsto a Piombino**;

- non è precisata la durata prevista per le operazioni di approvvigionamento della FSRU: **in una parte del Rapporto si parla di circa 21 ore con portata di scarico di GNL dalla metaniera di 8000 m3/h e in un'altra parte si parla di circa 12 ore.**

Tutto ciò precisato, il Comune di Piombino richiede le seguenti integrazioni, imprescindibili per disporre di un quadro sufficientemente rappresentativo delle ipotesi di rischio di incidente rilevante:

1. l'analisi e la valutazione dei rischi di incidente rilevante estesa alla movimentazione delle metaniere nel bacino portuale **comprendente l'ingresso in porto, le interferenze con altri natanti, l'accosto alla FSRU, l'uscita nel bacino portuale**;
2. la definizione del **preparato e della tecnologia che si intendono adottare per il trattamento antivegetativo**;
3. nel caso sia confermata la produzione e l'impiego dell'ipoclorito di sodio, **la descrizione dell'impianto di produzione con l'indicazione di eventuali prodotti intermedi o coprodotti (cloro, idrogeno) e la valutazione dei rischi di incidente rilevante che esso comporta**, compresi quelli ambientali riconducibili alla natura di pericolosità dell'ipoclorito;
4. l'analisi di operabilità con metodologia HAZOP sviluppata per impianti simili alla FSRU di Piombino, che si dichiara di avere utilizzato, **dimostrandone la perfetta aderenza con quella in progetto**;
5. la precisazione dell'effettiva durata delle **operazioni sia di approvvigionamento da metaniera che di scarico verso metaniera** (attività, quest'ultima, che è stata anch'essa prevista nel progetto).

#### **8. Richiesta di integrazioni documentali sul mezzo navale FSRU “Golar Tundra”**

La proponente non ha reso note una serie di informazioni di carattere tecnico fondamentali (anche ai fini delle predette valutazioni sul rischio di incidente rilevante) sul mezzo navale FSRU “Golar Tundra” che sarà impiegato; ciò impedisce, di fatto, ogni valutazione su di esso e di conseguenza lo svolgimento della stessa istruttoria.

Il Comune chiede dunque il deposito delle seguenti integrazioni progettuali:

1. *“Gas Dispersion Study”* (necessario, considerato che il mezzo navale FSRU sarà collocato a brevissima distanza dalle rotte di transito in entrata e in uscita dal porto, oltre che dalla stazione marittima, da aziende, abitazioni e, sostanzialmente, dall'intera città di Piombino);
2. *“Top View”* con manovra di accosto delle navi da rifornimento LNG alla FSRU e (se previsto) viceversa;
3. *“Safety Zones”* con indicazione della manovra di emergenza della LNG;
4. piano generale della nave FSRU;
5. schema del carico FSRU;
6. progetto di trasformazione della LNG in FSRU;
7. stato di conservazione della FSRU. A questo proposito, data la rilevanza del punto ai fini della sicurezza/incolumità pubblica, si richiede la previsione di un'ispezione a bordo, alla

quale si richiede siano ammessi consulenti tecnici di parte che saranno incaricati dal Comune (e dalle amministrazioni partecipanti alla conferenza dei servizi);

8. analisi del possibile traffico navale nel porto di Piombino con impianto a regime, con l'indicazione delle dimensioni delle LNG che arriveranno e del punto di sosta delle stesse;

9. analisi del moto ondoso prodotto dal traffico navale con impianto a regime;

10. certificazione di classe della FSRU;

11. bandiera di Iscrizione della FSRU;

### **9. Richiesta di integrazioni sugli impatti chimici e termici**

Gli impianti di itticultura localizzati a brevissima distanza dall'area in cui si intende ormeggiare il mezzo navale FSRU sono tra i più importanti a livello nazionale.

E' dunque indispensabile indagare i potenziali impatti chimici e termici su tali attività generati dall'attività del mezzo FSRU.

La documentazione in atti, sul punto, è completamente deficitaria.

Il Comune richiede dunque le seguenti integrazioni:

1. studio correntometrico dettagliato dell'area di costa interessata;
2. produzione di dati precisi sulla quantità di ipoclorito di sodio (NaClO) che verranno riversati a mare, la concentrazione della dispersione e la continuità di tali rilasci;
3. simulazione di dettaglio del gradiente termico (raffreddamento) generato dal rigassificatore con riferimento alla corretta scala spaziale.

### **10. Richiesta di integrazioni documentali in merito all'istanza di concessione demaniale**

Al fine di verificare con precisione la localizzazione dell'impianto e che la sua insistenza sul bene demaniale non sia di competenza dell'Amministrazione scrivente, si evidenzia che non si rileva nella documentazione di cui all'allegato 4, Concessione demaniale, la stampa ufficiale del modello di domanda D1 debitamente firmato e contenente il codice di controllo necessario per l'inserimento del file .xml sul Portale del Mare (S.I.D.). Si richiede pertanto che, previa sospensione del procedimento, **sia richiesto alla proponente di fornire il modello di domanda D1 completo di quanto sopra indicato.**

Si rileva, altresì, che non è stato presentato, ai sensi dell'art. 5, comma 8, della Legge n. 84/1994, il programma di attività, assistito da idonee garanzie, anche di tipo fideiussorio, che dovrà avere durata pari all'effettivo utilizzo dell'area richiesta in concessione. Si richiede pertanto che, previa sospensione del procedimento, **sia richiesto alla proponente di presentare il programma di attività come richiesto dalla normativa.**

Inoltre, è necessario che la durata della concessione richiesta nel modello di domanda D1 sia coerente con quanto prescritto dal Commissario in termini di permanenza della nave in porto ossia massimo tre anni. Si richiede pertanto che, previa sospensione del procedimento, **sia richiesto alla proponente di modificare il modello di domanda D1 per il rilascio della concessione demaniale riducendo il periodo da 25 anni a 3 anni.**

\*\*\*

### ***In conclusione: richiesta di convocazione di conferenza dei servizi sincrona ai sensi dell'art. 14 bis co. 7 l. 241/1990***

L'art. 14-bis, co. 7, della l. 241/1990 prevede che "ove necessario, in relazione alla particolare complessità della determinazione da assumere, l'amministrazione procedente può comunque procedere direttamente in forma simultanea e in modalità sincrona, ai sensi dell'articolo 14-ter. In tal caso indice la conferenza comunicando alle altre amministrazioni le informazioni di cui alle lettere a) e b) del comma 2 e convocando la riunione entro i successivi quarantacinque giorni. L'amministrazione procedente può altresì procedere in forma simultanea e in modalità sincrona su richiesta motivata delle altre amministrazioni o del privato interessato avanzata entro il termine perentorio di cui al comma 2, lettera b). In tal caso la riunione è convocata nei successivi quarantacinque giorni".

---

Come confermato dalla circolare ministeriale applicativa n. 4/2018 della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ministero per la pubblica amministrazione, i parametri per l'individuazione dei requisiti di complessità indicati dall'art. 14-bis sono dati:

- dalla “*natura/importanza degli interessi in gioco*”;
- dal “*tipo di progetto interessato (p. es. i progetti che hanno un rilevante impatto territoriale)*”;
- dal “*numero*” e dalla “*tipologia delle amministrazioni interessate e da coinvolgere*”;
- dal “*tipo di accertamenti richiesti*”.

Ebbene, è evidente che nel caso di specie sono presenti non uno, ma **tutti** i presupposti predetti: sono infatti in gioco interessi di rilevanza costituzionale primaria quali la tutela dell'ambiente, della salute, del paesaggio, della sicurezza e della pubblica incolumità, il progetto ha un importantissimo impatto territoriale e le amministrazioni coinvolte sono decine, così come gli accertamenti richiesti.

In ogni caso, l'ultimo periodo dell'art. 14-bis, co. 7, testé richiamato, prevede espressamente che la conferenza dei servizi sincrona possa essere indetta perché semplicemente richiesto, con atto motivato, da altra amministrazione partecipante, **ciò che il Comune di Piombino con la presente espressamente richiede.**

Del resto, considerato che la presenza di tutti i rappresentanti delle amministrazioni convocate costituisce un requisito imprescindibile per un effettivo confronto tra i diversi – e in alcuni casi contrapposti – interessi in gioco, lo stesso Consiglio di Stato ha avuto modo di precisare, nel parere reso sullo schema di decreto legislativo delegato sulla conferenza dei servizi, che vi sono fattispecie “**per le quali è chiaro fin dal principio che occorre una conferenza sincrona: per esse il preventivo ricorso alla conferenza semplificata si risolve, in ultima analisi, in una complicazione**” (Cons. Stato, parere n. 890/2016, considerato 9.3.).

E' esattamente questo il caso.

Per tutti questi motivi, il Comune di Piombino, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-bis, co. 7, l. 241/1990, richiede la convocazione della conferenza dei servizi simultanea.

Il Dirigente  
Luca Favali