

PROGETTO

FSRU PIOMBINO E COLLEGAMENTO ALLA RETE NAZIONALE GASDOTTI

ISTANZA PER IL RILASCIO DELL'AUTORIZZAZIONE ALLA COSTRUZIONE E ALL'ESERCIZIO AI SENSI DELL'ART. 5 DEL D.L
50/2022 RELATIVAMENTE ALL'OTTIMIZZAZIONE DELL'IMPIANTO DI CORREZIONE DELL'INDICE DI WOBBE IN COMUNE DI
PIOMBINO (LI)
PROPONENTE SNAM FSRU ITALIA

Riscontro ISPRA richiesta Commissario straordinario prot. ISPRA n. 24958 del 10/05/2023

Roma, 17/05/2023

INDICE

	Pag.
1 PREMESSA.....	2
2 OSSERVAZIONI ISPRA E RICHIESTA DOCUMENTALE	2
2.1 COMPARTO ATMOSFERA.....	2
2.2 COMPARTO AGENTI FISICI (RUMORE, VIBRAZIONI, CEM)	3
2.2.1 Rumore	3
2.2.2 Vibrazioni (fase di cantiere).....	5
2.3 COMPARTO FAUNA E AVIFAUNA	5
2.4 COMPARTO CORPI IDRICI SUPERFICIALI	6

1 PREMESSA

La presente nota tecnica è fornita nell'ambito del supporto tecnico-scientifico che l'Istituto fornisce al Commissario Straordinario di Governo per il rigassificatore di Piombino, ex art. 5 del D.L. n. 50/2022 e D.P.C.M. del 8 giugno 2022, e si riferisce alla valutazione preliminare del progetto presentato da SNAM e relativo all'impianto di correzione dell'indice di Wobbe. In particolare, come da comunicazione di avvio procedimento ed indizione della Conferenza di Servizi ex art. 14 co. 2 della L. 241/1990 in forma semplificata ed asincrona, ricevuta da ISPRA al prot. n. 24958 del 10/05/2023, di seguito si formulano le richieste di integrazione documentale.

La documentazione progettuale valutata da ISPRA, trasmesso dal Commissario e ricevuta al protocollo ISPRA n. 24958 del 10/05/2023, è rappresentata da:

- ALL. FSRU DI PIOMBINO DN 1200 (48") DOPPIA TUBAZIONE DN 650 (26"), DP 75 BAR. Valutazione Ambientale relativa alle Ottimizzazioni di Progetto dell'Impianto di Correzione dell'Indice di Wobbe (rif. doc. REL-AMB-E-00123),
- "Planimetria" (cod. elab. ST-A-00304. Rev.2 del 03/03/2023)

Nei paragrafi successivi sono riportate le osservazioni elaborate da ISPRA e relative a ciascun comparto ambientale oggetto di potenziale impatto.

2 OSSERVAZIONI ISPRA E RICHIESTE DI INTEGRAZIONE DOCUMENTALE

2.1 COMPARTO ATMOSFERA

Nel documento, a pag. 6, si riporta che *"... Il nuovo impianto prevede uno stoccaggio di azoto liquido composto da 9-12 serbatoi criogenici di capacità media di circa 50.000 litri ciascuno, un sistema di pompaggio dell'azoto liquido, che consente l'innalzamento della pressione dell'azoto liquido ed il suo trasferimento verso le apparecchiature di vaporizzazione, ed un sistema di vaporizzazione ad aria forzata ..."*.

A pag. 9 si riporta che *"... L'azoto liquido verrà approvvigionato tramite autocisterne, il cui numero varierà a seconda delle necessità che sono strettamente legate alla tipologia di GNL che sarà consegnato al Terminale. I mezzi utilizzeranno la normale viabilità (Aurelia e SS30) per poi immettersi nella strada di accesso all'impianto PDE-IW. Un'idonea piazzola di scambio verrà realizzata in corrispondenza dell'ingresso all'impianto PDE-IW, che consentirà di non modificare la larghezza della viabilità esistente in corrispondenza dell'ultimo tratto di strada prima dell'accesso nell'area ..."*. Nella tabella di pag. 19 si riporta che:

Fattori Ambientali/ Agenti Fisici	Potenziali effetti ambientali significativi	Variazioni rispetto alle Soluzione Originaria
Stato della Qualità dell'Aria	FASE DI CANTIERE: Variazione della qualità dell'aria per emissioni di inquinanti gassosi e polveri in atmosfera dai motori dei mezzi impiegati e da attività di scavo	Non si prevedono variazioni rispetto a quanto già valutato in prima istanza in quanto le lavorazioni e il numero di mezzi impiegati restano indicativamente invariati.
	FASE DI ESERCIZIO: Variazione della qualità dell'aria per emissioni di inquinanti in atmosfera connesse al traffico di mezzi	Rispetto a quanto già valutato in prima istanza, si prevede un incremento delle emissioni di inquinanti da traffico terrestre. Il numero dei mezzi a servizio dell'impianto dipenderà dal reale fabbisogno di azoto. Si stima che in corrispondenza dei picchi potranno approvvigionare l'impianto (riempimento dei serbatoi) un numero massimo di 15 automezzi al giorno, nei 3 anni di esercizio del Terminale.

Considerazioni tecniche di ISPRA

- Si richiede di integrare lo studio presentato con le stime delle emissioni associate al sistema di pompaggio dell'azoto liquido.
- Si richiede di integrare la documentazione presentata con una stima degli impatti indotti dal traffico terrestre associato alle attività di servizio dell'impianto che dipenderà dal fabbisogno dell'azoto, utilizzando idonei modelli di dispersione degli inquinanti. In particolare riportare i dati utilizzati per la stima ovvero i dati meteo-diffusivi del territorio e la stima delle emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto (autocisterne), comprensive anche dei flussi di traffico terrestre generati dalle attività in fase di esercizio; prendendo a riferimento i fattori di emissione più aggiornati presenti in letteratura; la stima degli impatti dovrà essere riferita a tutta l'area di interesse, considerando la normale viabilità dei mezzi (Aurelia e SS30) e le relative strade di accesso, con particolare dettaglio ai principali recettori sensibili presenti in prossimità delle aree di cantiere; la stima dovrà fornire il confronto con i limiti normativi regolamentati dal D. Lgs n. 155/2010.

2.2 COMPARTO AGENTI FISICI (RUMORE, VIBRAZIONI, CEM)

2.2.1 Rumore

La Relazione cod. elab. REL-AMB-E-00123 riporta le valutazioni di carattere ambientale in merito alle variazioni che le ottimizzazioni apportate al progetto possono comportare sulle componenti ambientali rispetto a quanto già valutato nell'ambito dell'istanza autorizzativa del Progetto FSRU Piombino presentata ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 50 del 17 maggio 2022. In particolare, il Proponente ha riportato la descrizione della nuova soluzione progettuale per l'impianto indice di Wobbe, ossia:

- esso occuperà le medesime aree individuate nell'ambito della soluzione autorizzata con l'Ordinanza commissariale n. 140 del 25 Ottobre 2022. Le modifiche riguardano prevalentemente l'assetto impiantistico, che è stato semplificato, nonché la realizzazione di una piazzola di fronte all'ingresso dell'impianto, come illustrato di seguito.
- Il nuovo impianto prevede uno stoccaggio di azoto liquido composto da 9-12 serbatoi criogenici di capacità media di circa 50.000 litri ciascuno, un sistema di pompaggio dell'azoto liquido, che consente l'innalzamento della pressione dell'azoto liquido ed il suo trasferimento verso le apparecchiature di vaporizzazione, ed un sistema di vaporizzazione ad aria forzata.

L'impianto sarà costituito anche da:

- una cabina di ENEL distribuzione (circa 8 x 3 m);
- una sottostazione elettrica per la trasformazione da MT a BT e successiva distribuzione (circa 11 x 17 m);
- una sala tecnica per i quadri di strumentazione e controllo (parte integrante della Sottostazione Elettrica);
- un sistema di gestione delle acque meteoriche per le aree pavimentate;
- un sistema di pesa a ponte per autocisterne.

Il Proponente ha riportato anche che *"L'azoto liquido verrà approvvigionato tramite autocisterne, il cui numero varierà a seconda delle necessità che sono strettamente legate alla tipologia di GNL che sarà consegnato al Terminale. I mezzi utilizzeranno la normale viabilità (Aurelia e SS30) per poi immettersi nella strada di accesso all'impianto PDE-IW. Un'idonea piazzola di scambio verrà*

realizzata in corrispondenza dell'ingresso all'impianto PDE-IW (si veda la seguente Figura 3-1), che consentirà di non modificare la larghezza della viabilità esistente in corrispondenza dell'ultimo tratto di strada prima dell'accesso nell'area (si veda la Figura 3-3)." (c.f.r. pag. 9 del doc. cod. REL-AMB-E-00123 e figura 3-3 - Percorso Mezzi da Aurelia all'Impianto PDE/IW - a pag. 9 del doc. cod. REL-AMB-E-00123).

Il Proponente ha riportato in apposite figure il layout dell'impianto nella configurazione Autorizzata e in quella nuova (c.f.r. figure 3-1 e 3-2 rispettivamente a pag. 8 e 7 del doc. cod. REL-AMB-E-00123). Per quanto riguarda la previsione di impatto acustico il Proponente ha riferito che le emissioni sonore "(...) saranno tali da garantire il rispetto dei limiti previsti dalla normativa (si veda anche quanto riportato al successivo Capitolo 4)" (c.f.r. pag. 6 del doc. cod. REL-AMB-E-00123).

In particolare, il Proponente ha evidenziato che "(...) la soluzione proposta garantisce il pieno rispetto dei limiti previsti dalla normativa: in particolare, consente di ridurre significativamente le emissioni al Ricettore 7 (da 34,7 dB(A) in periodo diurno/notturno a 21,7 dB(A) in periodo diurno e 17,2 dB(A) in periodo notturno) e di mantenere pressoché inalterati i valori in corrispondenza del Ricettore 6 presso cui si riscontra in periodo notturno un valore di 36,3 dB(A) (da 35 dB(A)) e in periodo diurno di 38 dB(A) (da 35 dB(A)). Si evidenzia, inoltre, come il maggior contributo del periodo diurno sia dovuto alle emissioni sonore generate in fase di carico dei serbatoi (stimate per circa 15 minuti, per ciascun caricamento). Tale fase sarà prevista unicamente in periodo diurno. Di seguito si riportano le Mappe delle emissioni sonore nella configurazione autorizzata con l'Ordinanza commissariale (Rif. Ordinanza n. 140 del 25 Ottobre 2022) e nella nuova configurazione proposta." (c.f.r. pag. 15 del doc. cod. REL-AMB-E-00123 e Figura 4-5, 4-6 e 4-7 -Mappe di simulazione acustica diurna/notturna a pagg. 16-17 del doc. cod. REL-AMB-E-00123).

Infine, relativamente alla sintesi delle variazioni rispetto alla soluzione progettuale presentata in origine ed assentita con la citata Ordinanza commissariale n. 140 del 25 Ottobre 2022, per le componenti Rumore e Vibrazioni, relativamente alle emissioni sonore generate nelle fasi di esercizio e cantiere, il Proponente ha affermato che "Non si prevedono variazioni rispetto a quanto già valutato in prima istanza"(c.f.r. pag. 20 del doc. cod. REL-AMB-E-00123).

Osservazioni tecniche di ISPRA

Dall'analisi della documentazione fornita dal Proponente si osserva quanto segue:

- I risultati della simulazione acustica per il nuovo progetto dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe mostrano un miglioramento o al massimo una non eccessiva variazione dei livelli di emissione sonora rispetto all'impianto già Autorizzato. Pertanto, seppur non evidenziato dal Proponente, anche nella fase di esercizio del nuovo impianto di correzione dell'indice di Wobbe si possono considerare rispettati i valori limite di immissione assoluti sui ricettori P6 e P7 limitrofi all'impianto individuati dal Proponente.
- Il Proponente non ha quantificato il numero delle auto cisterne di approvvigionamento dell'azoto liquido che transiteranno durante la fase di esercizio dell'impianto e né ha chiarito se il rumore generato dai suddetti transiti determinerà un impatto acustico significativo della viabilità locale interessata (Aurelia e SS30) rispetto alla situazione attuale.
- Nelle mappe di simulazione dell'emissione sonora in fase di esercizio del nuovo impianto presentate dal Proponente (c.f.r. Figure 4-6 e 4-7 a pagg. 16-17 del doc. cod. REL-AMB-E-00123) è evidenziato un ricettore che si trova alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 di cui non è stata fornita la relativa scheda informativa, ossia non è chiaro se si tratti di un ricettore frequentemente abitato.
- Qualora il suddetto ricettore alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 sia di natura

abitativa, è opportuno che sia monitorato anche durante la fase di corso d'opera.

Proposta di integrazione documentale

- È opportuno che sia fornito il numero delle auto cisterne di approvvigionamento dell'azoto liquido che transiteranno durante la fase di esercizio dell'impianto e, qualora tale numero sia significativo, valutare l'impatto acustico del traffico complessivo sulla viabilità locale interessata dai suddetti passaggi (Aurelia e SS30) presso i ricettori più esposti.
- Relativamente alle fasi di corso d'opera e di esercizio dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, qualora il ricettore posto alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 sia abitativo, è necessario integrare il PMA inserendo, oltre ai punti P6 e P7, un punto di monitoraggio acustico anche per il suddetto ricettore, fornendo la relativa scheda informativa (tipologia, fotografia, classe acustica comunale d'appartenenza).

2.2.2 Vibrazioni (fase di cantiere)

Relativamente alla sintesi delle variazioni rispetto alla soluzione progettuale presentata in origine e approvata con l'Ordinanza commissariale n. 140 del 25 Ottobre 2022, per le componente Vibrazioni il Proponente ha affermato che "*Non si prevedono variazioni rispetto a quanto già valutato in prima istanza*" (c.f.r. pag. 20 del doc. cod. REL-AMB-E-00123).

Osservazioni tecniche di ISPRA

Non è stato presentato uno studio vibrazionale per la fase di cantiere relativo alla realizzazione del nuovo impianto di correzione dell'indice di Wobbe. Il Proponente ha affermato che anche per la fase di cantiere non si prevedono variazioni rispetto a quanto già valutato in prima istanza per l'impianto già Autorizzato. Tuttavia, se il ricettore alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 risulta frequentemente abitato, si ritiene opportuno integrare il PMA inserendo un punto di monitoraggio delle vibrazioni per tale ricettore nella fase di cantiere.

Proposta di integrazione documentale

- Relativamente alla fasi di corso d'opera dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, qualora il ricettore posto alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 sia abitativo, è necessario integrare il PMA inserendo, oltre ai punti P6 e P7, un punto di monitoraggio vibrazionale anche per il suddetto ricettore, fornendo la relativa scheda informativa (tipologia, fotografia, classe acustica comunale d'appartenenza).

2.3 COMPARTO FAUNA E AVIFAUNA

Proposta di integrazione documentale

- Sarebbe opportuno inserire una mappa in cui è localizzata l'opera e le aree protette esiti natura 2000 perché la figura 4.2 pag.12 (Doc. REL-AMB-E-00123) non è molto chiara e non si evincono le reali distanze con tali aree e, quindi, è al momento difficile valutare le possibili interferenze anche indirette.
- Nella nuova soluzione progettuale è prevista la realizzazione di una cabina Enel e di una sottostazione elettrica per la trasformazione da MT a AT. Sarebbe indicato inserire tutte le mitigazioni previste al fine di ridurre il rischio di elettrocuzione per l'avifauna.

- Sarebbe opportuno inoltre aggiungere un breve paragrafo in cui si considerano eventuali mitigazioni rispetto alle fonti luminose delle nuove strutture progettate per non incrementare il disturbo da inquinamento luminoso.
- Gli effetti di tale incremento, tuttavia, non sono stati valutati anche in termini di incremento delle emissioni sonore. Vista la vicinanza dell'impianto con il sito della Rete Natura 2000 ZSC/ZPS "Padule Orti -Bottagone"(IT5160010), sarebbe opportuno valutare l'incremento del rumore dovuto all'aumento della viabilità al fine di poter individuare eventuali impatti indiretti sulla fauna terrestre ed in parti colare sugli uccelli presenti nel sito.

2.4 COMPARTO CORPI IDRICI SUPERFICIALI

Proposta di integrazione documentale

- Il proponente dichiara (pag. 13 della Relazione) che l'area di progetto PIDI n. 2 ricade in area a rischio idraulico R2 (fonte PGRA Distretto Appennino Centrale). In realtà l'area ricade sia in zone a R2 che in zone a R3, come da cartografia ufficiale del suddetto distretto e, quindi, è necessario correggere tale riferimento, anche in considerazione del fatto che, in aree a R3 rischio elevato, sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, la interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni relativi al patrimonio ambientale. Sarebbe necessario che il proponente specifichi le azioni mitigative da attuare nella fase di cantiere per mitigare il rischio.
- Per la gestione delle acque meteoriche del PIDI il proponente dichiara (pag. 6 della Relazione) che ci sarà "un sistema di gestione delle acque meteoriche per le aree pavimentate", ma non fornisce ulteriori informazioni. Sarebbe opportuno approfondire le informazioni sul sistema di raccolta, allontanamento ed eventuale trattamento, chiarendo se il sistema avrà un impianto di trattamento delle acque di prima pioggia ed individuando i recapiti finali, secondo il rispetto della normativa vigente.