

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 alle integrazioni documentali fornite da SNAM

Roma, 16/06/2023

INDICE

	Pag.
1 PREMESSA.....	2
2 OSSERVAZIONI TECNICHE DI ISPRA	2
2.1 COMPARTO ATMOSFERA.....	2
2.2 COMPARTO AGENTI FISICI (RUMORE, VIBRAZIONI, CEM)	4
2.2.1 Rumore.....	4
2.2.2 Vibrazioni (fase di cantiere)	7
2.3 COMPARTO FAUNA E AVIFAUNA	7
2.4 COMPARTO CORPI IDRICI SUPERFICIALI	9

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 della documentazione integrativa del progetto relativo all'impianto di correzione dell'indice di Wobbe disponibile sul sito dello stesso Commissario <https://www.regione.toscana.it/-/commissario-straordinario-rigassificatore-piombino> nella sezione Istanza e documentazione progettuale, resa da SNAM in risposta alla richiesta formulata da ISPRA con nota PEC prot. n. 28795 del 26/05/2023.

2 OSSERVAZIONI TECNICHE DI ISPRA

2.1 COMPARTO ATMOSFERA

Richiesta ISPRA di integrazione documentale

1. Si richiede di integrare lo studio presentato con le stime delle emissioni associate al sistema di pompaggio dell'azoto liquido.
2. 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.

Sintesi delle risposte del Proponente

Nella relazione REL-VDO-E-00072 si riporta a pag. 4 che *"Tutti gli equipment installati presso l'impianto saranno alimentati elettricamente, compreso il sistema di pompaggio dell'azoto liquido, pertanto, non sono presenti sorgenti di emissione in atmosfera di inquinanti." E' stato condotto uno studio per valutare le emissioni di inquinanti in atmosfera associate al traffico delle autocisterne considerando due scenari di trasporto (i.e., 7 autocisterne/gg di taglia massima ovvero 15 autocisterne/gg di taglia media) ed ipotizzando due tracciati. I risultati sono stati confrontati con i valori limite regolamentati dal D. Lgs n.155/2010 e verificato l'eventuale impatto in corrispondenza di ricettori posti in prossimità degli assi viari interessati dal previsto transito dei mezzi. I risultati mostrano come entrambi gli scenari non comportano alcun effetto apprezzabile sulla qualità dell'aria. La soluzione con mezzi a maggiore capacità di trasporto è risultata quella con impronta emissiva inferiore rispetto agli scenari valutati, ulteriormente migliorabile, suddividendo il traffico dei mezzi equamente tra i due tracciati individuati.*

Nella relazione REL-AMB-E-00325 "Valutazione delle emissioni in atmosfera associate al traffico di autocisterne per approvvigionamento di azoto liquido" a pag. 11 si riporta che *"i due possibili tracciati che le autocisterne potranno seguire lungo la S.P. 40: • il primo (Tracciato 1) che dalla strada comunale della "Vignarca" si collega verso ovest alla S.S. 398 e da qui alla S.S. 1 "Aurelia" più a nord; • il secondo (Tracciato 2) che sempre dalla strada comunale della "Vignarca" procede verso est per innestarsi direttamente nella S.S. 1. Allo stato attuale, la S.P. 40 risulta interessata da elevati flussi di*

traffico, con volumi dell'ordine dei 14.800 veicoli/giorno. L'iniziativa comporterà un aumento dei flussi di traffico di veicoli pesanti quantificabile in 15 mezzi/giorno di taglia più piccola (considerati mezzi con cisterna da ~16.000 litri) o, in alternativa, 7 mezzi/giorno di taglia maggiore (cisterna da ~37.000 litri), valori che appaiono di lieve entità se messi a confronto con i sopra indicati flussi di traffico transitanti lungo la S.P. 40. Fatta questa doverosa premessa, nel presente studio si è comunque proceduto a valutare quale sia il contributo dei mezzi di progetto dal punto di vista della dispersione degli inquinanti in atmosfera in corrispondenza di ricettori posti in prossimità dei tratti di S.P.40 sopra indicati, oltre al tratto che attraverso la strada comunale della "Vignarca" consente il collegamento all'impianto IW oggetto di ottimizzazione. Sono stati individuati i principali ricettori, selezionando le principali strutture abitative e ricettive posta in prossimità dei tratti stradali d'interesse. Oltre a queste strutture, l'analisi ha considerato la presenza del sito della Rete Natura 2000 "Padule Orti – Bottagone. A pag 16 si riporta che "Ai fini della successiva valutazione degli impatti potenzialmente generati dalle emissioni di inquinanti in atmosfera generate dai mezzi previsti per il rifornimento con azoto liquido dell'impianto Indice di Wobbe (Sezione 4.2), si è in prima battuta proceduto col quantificare le emissioni di NOX, SO2, PM10, PM2,5 e CO associate alle due seguenti alternative di progetto:

- Alternativa 1: transito di 15 autocisterne al giorno di taglia più piccola, per le quali nel presente studio si è considerato l'utilizzo di motrici con cisterna da 16.000 litri (mezzi pesanti con massa massima a carico di 26 ton, equipaggiati con motore diesel Euro VI);
- Alternativa 2: transito di 7 autocisterne al giorno di taglia più grande, per le quali nel presente studio si è considerato invece l'utilizzo di trattori con semirimorchio da 37.000 litri (mezzi pesanti con massa massima a carico di 44 ton, anch'essi equipaggiati con motore diesel Euro VI)."

Le emissioni sono state stimante considerando:

- Per i mezzi con cisterna da 16.000 litri, i fattori emissivi (espressi in g/km/veicolo) associati a mezzi pesanti Euro VI diesel con peso 16÷32 t (EMEP/EEA, 2021);
- Per i mezzi con cisterna da 37.000 litri, i fattori emissivi (espressi in g/km/veicolo) associati a mezzi pesanti Euro VI diesel con peso > 32 t (EMEP/EEA, 2021);

A pag. 20 si riporta che "Ai fini della verifica del potenziale contributo in termini di dispersione delle emissioni di inquinanti in atmosfera associate al transito di mezzi per il rifornimento con azoto liquido dell'impianto di correzione dell'Indice di Wobbe, sono state eseguite dedicate valutazioni modellistiche relative alle emissioni associate al transito dei camion lungo la viabilità locale. In particolare, lo studio di dispersione è stato condotto mediante l'utilizzo del modello CALPUFF. Si riporta la rosa dei venti a 10 m dal suolo ottenuta in corrispondenza del punto di coordinate baricentriche X = 440.108 km e Y = 4520.942 km, rappresentativo delle condizioni anemologiche in prossimità dell'area dell'impianto IW. In relazione alle assunzioni alla base delle stime emissive di inquinanti in atmosfera associate ai mezzi per il rifornimento di azoto liquido, al fine di definire gli scenari emissivi sono state effettuate anche le seguenti ipotesi:

- con riferimento all'alternativa 1, che considera il transito di 15 motrici equipaggiate con cisterna da 16.000 litri, è stato valutato che il transito di tali mezzi sia equamente ripartito nell'arco delle 12 ore che costituiscono la fascia oraria giornaliera che va dalle ore 06:00 alle ore 18:00, considerando un tempo di percorrenza medio di uno dei due tracciati identificati pari a circa 18 minuti per mezzo (viaggio di andata + ritorno), ai quali sono da aggiungersi i tempi di rifornimento dei serbatoi di azoto presso l'impianto IW nei quali non sono tuttavia previsti rilasci convogliati di emissioni in atmosfera;
- con riferimento all'alternativa 2, che considera il transito di 7 mezzi equipaggiati con semirimorchio da 37.000 litri, è stato valutato il transito del primo mezzo in direzione dell'impianto IW in fascia oraria 06:00÷07:00, il transito dell'ultimo mezzo in uscita dall'impianto IW in fascia oraria 17:00÷18:00 e la restante parte dei viaggi di andata e ritorno equamente distribuita nelle restanti 10 ore tra le 07:00 e

le 17:00. Anche in questo caso, si è considerato un tempo medio di percorrenza dei tracciati pari a circa 18 minuti per mezzo (viaggio di andata + ritorno).

A pag. 47 si riportano le conclusioni “Con riferimento a tutte le alternative di trasporto e di tracciato, i risultati ottenuti hanno evidenziato che per tutti gli inquinanti e i relativi parametri normati ai sensi del D.Lgs. 155/2010 i livelli di ricaduta attesi sono minimi se non addirittura trascurabili. Sia nel punto di massima ricaduta che a maggior ragione in corrispondenza dei ricettori discreti (principali strutture abitative-ricettive poste lungo i tracciati analizzati) e dell’area Rete Natura 2000 “Padule Orti – Bottagone” si ottengono livelli di concentrazione sempre di diversi ordini di grandezza inferiori ai rispettivi valori limite e livelli critici di protezione. In definitiva, i risultati mostrano come l’iniziativa non comporterà alcun effetto apprezzabile sulla qualità dell’aria in corrispondenza dei potenziali ricettori posti in prossimità dei tracciati interessati dal futuro transito di mezzi per le operazioni di rifornimento azoto. Per tale ragione si ritiene di utilizzare i mezzi a maggiore capacità di trasporto in quanto aventi una impronta emissiva inferiore rispetto agli scenari valutati e di suddividere il traffico dei mezzi equamente tra il Tracciato 1 e il Tracciato 2.”

Ulteriori considerazioni tecniche di ISPRA

Alla luce della documentazione prodotta, si ritiene utile, al fine di valutare il reale contributo delle concentrazioni simulate rispetto ai limiti di qualità dell’aria, sommare il contributo delle simulazioni effettuate allo scenario attuale di qualità dell’aria. In particolare, si ritiene necessario integrare lo studio confrontando i valori di concentrazione simulati con i dati di concentrazioni, aggiornati agli ultimi anni disponibili, misurati dalle centraline più rappresentative e presenti nel dominio di calcolo.

2.2 COMPARTO AGENTI FISICI (RUMORE, VIBRAZIONI, CEM)

La documentazione integrativa fornita dal proponente ed esaminata da ISPRA è la seguente:

- Relazione “Studio Previsionale di Impatto Acustico Traffico Indotto per Approvvigionamento di Azoto Liquido” (cod. elab. REL-AMB-E-00324)
- “Documentazione integrativa” (cod. elab. REL-VDO-E-00072 del Giugno 2023)

2.2.1 Rumore

Richiesta ISPRA di integrazione documentale

1. 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.

Sintesi delle risposte del Proponente

Il Proponente ha riportato uno studio sulle emissioni acustiche dovute al traffico delle autocisterne previste per l’approvvigionamento di azoto liquido all’Impianto di Correzione dell’Indice di Wobbe, valutandole in corrispondenza dei ricettori posti in prossimità degli assi viari interessati dal transito degli automezzi (S.P.40 “Via della Base Geodetica” e S.P.40, attraverso la strada comunale della “Vignarca”, che consente il collegamento all’impianto sopra citato). Il Proponente ha riportato che la previsione acustica ha analizzato anche le manovre e lo stazionamento delle autocisterne presso i punti di scarico azoto all’interno dell’impianto. (c.f.r. pag. 5 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

A tal fine il Proponente ha utilizzato i dati della rumorosità ante-operam acquisiti nella campagna di monitoraggio effettuata a Maggio 2023.

In Figura 2-1 e Figura 2-2 a pag. 6-7 del doc. cod. REL-AMB-E-00324 il Proponente ha riportato, rispettivamente, una corografia con l'ubicazione dell'area PDE-IW e la posizione "(...) dei punti di misura, rappresentativi dei due ricettori prossimi, dove è stata eseguita la campagna di monitoraggio ante operam (in rosso) e dove sarà valutato l'impatto acustico del traffico indotto e la manovra di scarico per l'approvvigionamento di azoto dell'impianto (cerchi azzurri)" (c.f.r. pag. 6 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

Il Proponente ha riportato che "Il rifornimento dei serbatoi con azoto liquido potrà avvenire su base giornaliera mediante autocisterne e potrà essere eseguito, in alternativa, con:

- 15 autocisterne al giorno di taglia più piccola, per le quali nel presente studio si è considerato l'utilizzo di motrici a tre assi con cisterna da 16.000 litri (mezzi pesanti con massa massima a carico di 26 ton, equipaggiati con motore diesel Euro VI);
- 7 autocisterne al giorno di taglia più grande, per le quali nel presente studio si è considerato invece l'utilizzo di mezzi con semirimorchio da 37.000 litri (mezzi pesanti con massa massima a carico di 44 ton, anch'essi equipaggiati con motore diesel Euro VI)." (c.f.r. pag. 10 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

I mezzi utilizzeranno due possibili tracciati attraversando la S.P. 40 per poi immettersi nella strada di accesso all'impianto PDE-IW (c.f.r. Tragitto 1 e Tragitto 2 mostrati rispettivamente nelle Figure 3-1 e 3-2 a pagg.11-12 del doc. cod. REL-AMB-E-00324). Il Proponente ha riferito che "Allo stato attuale, la S.P. 40 risulta interessata da elevati flussi di traffico, con volumi dell'ordine dei 14.800veicoli/giorno¹. Come anticipato nel Capitolo 2, l'iniziativa comporterà un aumento dei flussi di traffico di veicoli pesanti quantificabile in 15 mezzi/giorno di taglia più piccola (considerati mezzi a tre assi con cisterna da ~16.000 litri) o, in alternativa, 7 mezzi/giorno di taglia maggiore (cisterna da ~37.000 litri), valori che appaiono modesti se messi a confronto con i flussi di traffico transitanti lungo la S.P. 40." (c.f.r. pag. 12 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

Il Proponente ha caratterizzato i livelli sonori delle principali sorgenti sonore coinvolte (transito delle cisterne di taglia più piccola (OPZIONE 1), quelle di taglia maggiore (OPZIONE 2) e le manovre scarico azoto) ed ha caratterizzato i livelli acustici previsti per il Tragitto 1 e Tragitto 2 mediante l'utilizzo del programma di simulazione acustica SoundPLAN 8.2.

In un primo step il Proponente ha stimato i livelli di emissione acustica nel caso dei due tragitti e delle rispettive manovre di carico azoto finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di emissione di zona presso i ricettori individuati (RUM_06, RUM_07 e RUM_12) che sono stati riportati nella Tabella 10-1 e Tabella 10-2 a pagg. 33-34 del doc. REL-AMB-E-00324.

Riguardo i suddetti ricettori, il Proponente ha riportato che "La zonizzazione comunale ha attribuito:

- la Classe III, aree di tipo misto al ricettore 7 (rustici agricoli in Località Vignarca);
- la Classe IV, area di intensa attività umana ai ricettori 12 (abitazioni in Località Vignarca,19) e 6 (abitazione lungo via Della Base Geodetica,12)"; (c.f.r. pag. 17 del doc. REL-AMB-E-00324).

Nell'Appendice 3 del doc. cod. REL-AMB-E-00324 il Proponente ha riportato le mappe acustiche di simulazione delle emissioni sonore (Tavole isofone).

Nel secondo step il Proponente ha verificato il rispetto dei limiti di immissione stabiliti dalla zonizzazione acustica e dei valori di qualità presso i ricettori rappresentativi (c.f.r. Tabella 10-3 e Tabella 10-4 a pagg. 34-35 del doc. REL-AMB-E-00324).

Il Proponente ha riferito che "Per il ricettore abitativo maggiormente interessato dal traffico su via Vignarca e sulla SP 40, identificato come RUM_12, data l'impossibilità di eseguire dei rilievi acustici ante operam, si è valutato di caratterizzarlo con la rumorosità ante operam rilevata al RUM_06, valutata la distanza dalla principale sorgente presente nell'area rappresentata dal traffico veicolare lungo la SP 40" (c.f.r. pag. 34 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

Il terzo step è stato determinare il clima acustico futuro utile alla verifica del rispetto dei limiti differenziali con riferimento alle manovre di approvvigionamento azoto presso la stazione di arrivo è stato sommato logaritmicamente al valore LAeq ante opera e valutato presso i ricettori prossimi RUM_06 e RUM_12. In via conservativa è stato impiegato il LAeqTM più basso rilevato nel periodo diurno (c.f.r. Tabella 10-5 a pag. 36 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

Nell'Appendice 3 del doc. cod. REL-AMB-E-00324 il Proponente ha riportato le mappe acustiche di simulazione delle emissioni sonore (Tavole isofone).

Il Proponente ha concluso affermando che *“Le emissioni dovute alle manovre effettuate all'interno dell'impianto IW dai mezzi, per entrambe le opzioni, rispettano i limiti di emissione diurni, vigenti ai ricettori”*. Inoltre, ha riportato che *“Il traffico indotto dai mezzi sia per il Tragitto 1 che per il Tragitto 2 e per entrambe le opzioni di mezzi in transito, rispettano i limiti di immissione di zona.(...) Le manovre di rifornimento, sia per l'Opzione 1 che per l'Opzione 2, rispettano i limiti di immissione di zona. (...) Il contributo del traffico indotto e della fase di manovre per il rifornimento in entrambe le opzioni considerate e dei tracciati ipotizzati non sono determinanti riguardo il conseguimento dei valori di qualità. (...) Il criterio differenziale, per il ricettore RUM_07, non è applicabile in quanto non abitativo. L'impatto acustico delle manovre di rifornimento per entrambe le Opzioni 1 e 2 rispetta il limite di immissione differenziale in ambiente abitativo”*. (c.f.r. da pag. 38 a pag. 43 del doc. cod. REL-AMB-E-00324).

RICETTORE	LIMITE DI EMISSIONE DI ZONA	LIMITI DI IMMISSIONE DI ZONA	LIMITI DI IMMISSIONE IN AMBIENTE ABITATIVO (CRITERIO DIFFERENZIALE)	VALORI DI QUALITA'
PERIODO DIURNO (06:00 – 22:00)				
traffico indotto				
TRAGITTO 1 - OPZIONE 1 e OPZIONE 2				
TRAGITTO 2 - OPZIONE 1 e OPZIONE 2				
6	RISPETTO	RISPETTO	NON APPLICABILE	CONFORMITA'
7	RISPETTO	RISPETTO	NON APPLICABILE	CONFORMITA'
12	RISPETTO	RISPETTO	NON APPLICABILE	CONFORMITA'
Manovre rifornimento OPZIONE 1 e OPZIONE 2				
6	RISPETTO	RISPETTO	RISPETTO	CONFORMITA'
7	RISPETTO	RISPETTO	NON APPLICABILE	CONFORMITA'
12	RISPETTO	RISPETTO	RISPETTO	CONFORMITA'

Ulteriori considerazioni tecniche di ISPRA

La risposta fornita dal Proponente può ritenersi esaustiva. Tuttavia, dallo studio del traffico indotto riportato dal Proponente, è emerso il ricettore R12 influenzato dal traffico dei mezzi di cantiere e non precedentemente indicato nello SIA. Pertanto, è opportuno integrare il PMA inserendo un punto di monitoraggio per le fasi di ante-operam (prima dell'inizio delle attività di cantiere) e di corso d'opera presso il ricettore R12 con la relativa scheda informativa (tipologia, fotografia, classe acustica comunale d'appartenenza), per valutare il rispetto dei limiti normativi vigenti e/o di eventuali altri limiti previsti dalle autorizzazioni in deroga alle attività di cantiere rilasciate dal Comune.

Richiesta ISPRA di integrazione documentale

- 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).

Sintesi delle risposte del Proponente

Il Proponente ha riportato che *“Con riferimento al ricettore posto alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 si conferma che il medesimo sarà inserito nel PMA tra i ricettori presso cui effettuare il monitoraggio acustico nelle fasi corso d’opera (fase di cantiere) ed esercizio dell’impianto di correzione Indice di Wobbe, fornendo la relativa scheda informativa (tipologia, fotografia, classe acustica comunale d'appartenenza).”* (c.f.r. pag. 6 del doc. cod. REL-VDO-E-00072).

Ulteriori considerazioni tecniche di ISPRA

Il Proponente ha recepito la proposta di ISPRA e, pertanto, la risposta si può ritenere esaustiva.

2.2.2 Vibrazioni (fase di cantiere)

Richiesta ISPRA di integrazione documentale

1. 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).

Sintesi delle risposte del Proponente

Il Proponente ha riportato che *“Con riferimento al ricettore posto alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 si conferma che il medesimo sarà inserito nel PMA tra i ricettori presso cui effettuare il monitoraggio vibrazionale nella fase corso d’opera (fase di cantiere) per la realizzazione dell’impianto di correzione Indice di Wobbe, fornendo la relativa scheda informativa (tipologia, fotografia, classe acustica comunale d'appartenenza).”* (c.f.r. pag. 6 del doc. cod. REL-VDO-E-00072).

Ulteriori considerazioni tecniche di ISPRA

Il Proponente ha recepito la proposta di ISPRA e, pertanto, la risposta può ritenersi esaustiva. Si specifica che, coerentemente con quanto previsto dal PMA Vibrazioni (c.f.r. doc. cod. REL-PMA-E-00001-C del Novembre 2022), anche la misura in corso d’opera delle vibrazioni presso il ricettore posto alle coordinate geografiche 42.969076, 10.619529 dovrà effettuarsi ai sensi della Norma UNI 9614:2017 per verificare il rispetto dei limiti previsti, ovvero per rilevare l'assenza o meno del numero minimo di eventi indicati dalla suddetta norma coerentemente con le tempistiche delle lavorazioni.

2.3 COMPARTO FAUNA E AVIFAUNA

La documentazione integrativa fornita dal proponente ed esaminata da ISPRA è la seguente:

- Doc. REL-VDO-E-00072: Documentazione integrativa SNAM (giugno 2023)
- Doc. Allegato 03 REL-AMB-E-00321_Studio di incidenza ambientale (giugno 2023).

Richiesta ISPRA di integrazione documentale

Le richieste di ISPRA contenute nella nota citata in premessa erano le seguenti:

1. Sarebbe opportuno inserire una mappa in cui è localizzata l'opera e le aree protette e siti 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.
2. 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.
3. 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.
4. 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.

Sintesi delle risposte del Proponente

In relazione al punto 1, il proponente ha provveduto a elaborare una nuova figura (pag. 7 del Doc. REL-VDO-E-00072) in cui è riportato il perimetro del sito natura 2000 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone e dell'IBA n.213 "Orti-Bottagone", nonché l'ubicazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, che non interferisce direttamente con i suddetti siti. La distanza minima dell'Impianto dal sito è di 740 m. Il proponente ha provveduto inoltre a rielaborare lo studio di incidenza ambientale (Allegato 03 REL-AMB-E-00321), ossia la fase I – screening, per la valutazione degli impatti dovuti al traffico dei mezzi pesanti (vedere al punto 4).

In relazione al punto 2, il proponente riferisce che la cabina elettrica sarà ospitata all'interno di un edificio pertanto non sarà possibile il verificarsi di impatti per elettrocuzione sull'avifauna presente nell'area dell'impianto. Lo stesso vale per la sottostazione elettrica di trasformazione da MT a BT, che sarà ubicata all'interno di un edificio.

In relazione al punto 3, le mitigazioni previste rispetto alle fonti luminose delle nuove strutture consistono nell'utilizzo di fonti luminose a LED, opportunamente dimensionate e orientate verso il basso per non creare disturbo vero le aree esterne e verso l'alto.

In relazione al punto 4, è stato rielaborato lo studio di incidenza ambientale (Allegato 03 REL-AMB-E-00321), ossia la fase I – screening, in considerazione del potenziale impatto dovuto al traffico delle autocisterne per il rifornimento di azoto liquido all'impianto. Tali mezzi dovranno percorrere la SP40, strada che attraversa completamente il sito Natura 2000 ZSC/ZPS Padule Orti-Bottagone. Lo studio ha valutato la potenziale incidenza del traffico veicolare generato dalle autobotti in fase di esercizio dell'Impianto, ipotizzando due possibili tracciati alternativi di percorrenza delle autocisterne. Sono stati inoltre ipotizzati due possibili scenari rispetto all'utilizzo delle autocisterne: uno che prevede 15 autocisterne di taglia al giorno, di taglia più piccola, e l'altro che considera 7 autocisterne al giorno, di taglia più grande. Il proponente afferma che da dati ANAS del 2016 il traffico veicolare giornaliero che interessa la SP40 risulta essere già molto elevato, con volumi dell'ordine di 14.880 veicoli/giorno. Pertanto, si ritiene che l'incremento di traffico di veicoli pesanti determinato da 15 mezzi/giorno di taglia più piccola o 7 mezzi/giorno di tagli più grande sia da considerarsi di lieve entità, e quindi tale interferenza andrebbe considerata come trascurabile. Inoltre, le specie segnalate per il sito natura 2000 più prossime alla strada sono appartenenti per lo più alla classe degli Uccelli e pertanto non frequentatrici della viabilità locale.

Per quanto riguarda l'alterazione del clima acustico generato dal passaggio dei mezzi pesanti, questo elemento potrebbe determinare una possibile dispersione della fauna locale nelle aree limitrofe. A tale proposito il proponente riferisce che da dati di letteratura sembrerebbe che al di sotto dei 50 dB non vi siano effetti evidenti sul comportamento della fauna e che la soglia dei 70-80 dB sembrerebbe quella che determina effetti sul comportamento animale. Dagli studi modellistici di impatto acustico condotti per il caso in parola appare che le emissioni acustiche generate dal passaggio dei mezzi pesanti siano al di sotto dei 40 dB già nel raggio di 80 m dal punto di emissione. Non si rilevano anche in questo caso sostanziali modifiche del clima acustico rispetto alla situazione già esistente. Il disturbo dovuto al traffico veicolare sarà inoltre limitato al periodo diurno. Pertanto, l'entità dell'incidenza rispetto alla condizione attuale risulta trascurabile.

Ulteriori considerazioni tecniche di ISPRA

Non si rilevano ulteriori osservazioni.

2.4 COMPARTO CORPI IDRICI SUPERFICIALI

Richiesta ISPRA di integrazione documentale

1. 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.
2. 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.

Sintesi delle risposte del Proponente

Nel documento "Richiesta di integrazioni - Ente richiedente ISPRA" (cod. elab.REL-VDO-E-00072), il Proponente fornisce, a pagg. - 9-12, le risposte su entrambi i punti. Nello specifico, per il primo punto, si prende atto di quanto si afferma a pag. 9: "l'impianto di correzione dell'indice di Wobbe interessa un'area a rischio medio "R2". L'area in cui è ubicato l'impianto SNAM esistente è classificata come area a rischio "R3" elevato". Si prende atto anche di quanto inserito a pag. 10 in relazione alle "analisi condotte nell'ambito del progetto Terminale FSRU di Piombino" (Analisi delle condizioni di fattibilità) che mostrerebbero la non inondabilità dell'area in esame sia per la piena duecentennale del vicino fosso dell'Acquaviva, sia per il fiume Cornia e il suo reticolo minore.

Ulteriori considerazioni tecniche di ISPRA

Rispetto a quanto sopra, considerando anche i principi di precauzione e dell'azione preventiva, **si ritiene necessario che il Proponente specifichi azioni mitigative da attuare nella fase di cantiere, per limitare l'eventuale rischio di alluvione.**

In relazione alla seconda richiesta, preso atto di quanto fornito dal proponente a pag. 11 e 12, **si chiede di accompagnare il progetto con un'adeguata cartografie sull'ubicazione dello scarico nel Fosso Acquaviva e dei pozzi perdenti, rimandando all'Autorità Competente per le relative valutazioni di competenza.**