



Ministero delle Infrastrutture
e della Mobilità Sostenibili

**Ufficio Circondariale Marittimo
Piombino**

Al **Commissario Straordinario per il
rigassificatore della Regione Toscana**
[commissariostraordinariorigassificatore
@postacert.toscana.it](mailto:commissariostraordinariorigassificatore@postacert.toscana.it)

E, p.c. **CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO
SEDE DI DIREZIONE MARITTIMA**

Argomento: 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. 241/90 in forma semplificata e modalità asincrona e richiesta di contributi – Richiesta integrazioni

TRASMISSIONE VIA P.E.C.

Riferimento fg. prot. n. 290912 del 20.07.2022

In relazione a quanto comunicato con la nota in riferimento ed alla luce della documentazione già prodotta, per gli aspetti di competenza si richiedono le integrazioni documentali di seguito meglio specificate.

Al fine di consentire la corretta e completa valutazione della localizzazione iniziale all'interno del porto di Piombino della FSRU (Banchina Est), si ritiene necessario che sia prodotta:

- 1) evidenza documentale in ordine alla fattibilità delle manovre di ingresso/ormeggio ed uscita/disormeggio della FSRU e della metaniera, con particolare riferimento alle attività di simulazione già svolte;
- 2) 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, che – di massima – si intendono porre in essere per assicurare la fattibilità dello stazionamento prolungato in banchina della FSRU, nonché dello svolgimento delle attività di interazione tra la FSRU e la nave rifornitrice; si rappresenta, altresì, l'opportunità di valutare che tali informazioni, in quanto attinenti alla Valutazione di Sicurezza dell'impianto portuale, non trovino una diffusione *erga omnes*, ma siano veicolate esclusivamente nei confronti delle amministrazioni interessate;

- 3) indicazione in merito all'illuminazione di banchina che si intende approntare, anche in relazione alle esigenze sopra accennate di maritime security;
- 4) indicazione in relazione all'eventuale previsione di interventi – di massima – sulla viabilità interna al porto ed esterna alla Banchina Est, per facilitare l'accesso dei mezzi di cantiere, dei veicoli comunque interessati nella realizzazione delle opere connesse, nonché dei soggetti preposti al controllo, sia durante la fase di allestimento che durante l'ordinaria operatività della FSRU sicurtà della circolazione; tale richiesta risulta motivata dal fatto che, mentre nelle planimetrie prodotte risulta esplicita la circolazione veicolare all'interno dell'area richiesta in concessione, ad oggi appare altresì notevolmente critico l'accesso alla banchina stessa, che richiede il transito attraverso il varco di accesso della acciaieria J.S.W. S.p.a. e le relative aree (in alcune zone soggette a notevole degrado).

In relazione, inoltre, alla fattibilità dell'ormeggio proposto, si chiede di specificare quanto segue:

- 5) al punto 11.1 del documento contenuto nella cartella All.1 – Relazione tecnica e denominato “REL-CIV-E-00023_Relazione di calcolo per sistema di ormeggio”, nella parte in cui si va ad analizzare il carico sui sistemi di ormeggio dovuto alle navi di passaggio, si ipotizza una velocità massima di 5 nodi e vengono prese in considerazione esclusivamente alcune tipologie di unità; posto che ad oggi tale velocità non corrisponde a quanto previsto dalle Ordinanze vigenti, si chiede di estendere tale simulazione anche a velocità differenti (10 nodi) e ad unità più piccole, ma con caratteristiche differenti che ordinariamente creano moti ondosi comunque rilevanti (es. unità veloce da passeggeri HSC, l.f.t. 110 m);
- 6) preso atto che risulta presente l'analisi del sistema d'ormeggio FSRU-banchina, appare opportuno allo stesso modo indicare le caratteristiche proposte per i parabordi da posizionare ed i cavi da impiegare per assicurare l'ormeggio FSRU-nave metaniera, indicando se le conclusioni proposte per il primo sistema possano ritenersi applicabili anche a questa ulteriore fattispecie.

In relazione alla garanzia della sicurezza della navigazione in ambito portuale, con particolare riferimento allo svolgimento di eventuali manovre di emergenza, si chiede:

- 7) di indicare quali siano le tempistiche necessarie per effettuare lo sgancio d'emergenza della nave rifornitrice e consentire, quindi, l'avvio della manovra di disormeggio;
- 8) di specificare l'origine, nonché se possibile la modalità di individuazione dei parametri di vento e di mare indicati nella relativa tabella 10-3 del documento contenuto nella cartella All.1 – Relazione tecnica e denominato “REL-CIV-E-00023_Relazione di calcolo per sistema di ormeggio”; tali elementi risultano rilevanti, considerato che al punto 10.4.2 vengono riferiti a delle soglie significative relative alla “fermata dell'operazione di discarica” ed al “disormeggio della metaniera”.

In relazione allo stazionamento prolungato della FSRU in banchina, si chiede di produrre le seguenti documentazioni o informazioni integrative:

- 9) Documenti di bordo e certificazioni statutarie della nave “GOLAR TUNDRA”;
- 10) Condizioni d'esercizio in cui si intende – di massima – mantenere la nave durante la sosta prolungata in banchina di almeno 3 anni, con particolare riferimento a:
 - personale che viene impiegato a bordo dell'unità (ad es., se si intende mantenere marittimi imbarcati, nel rispetto della tabella minima di armamento dell'unità);
 - alimentazione energetica (la nave rimane continuamente alimentata da diesel generatori ovvero è stata presa in considerazione l'ipotesi di un allacciamento a rete elettrica);
 - illuminazione della nave (per consentire la valutazione di eventuali impatti luminosi nei confronti del segnalamento marittimo già presente e delle unità in ingresso al porto);
 - trattamento delle sewage prodotte durante la sosta (indicare il soggetto ricevitore, tenendo conto che se il rifiuto è prodotto dalla nave ai sensi del D.Lgs. 197/2021, deve essere individuato nel gestore dell'impianto portuale di raccolta).

In relazione, infine, alla più generale tutela della sicurezza della navigazione, preso atto che un tratto della condotta come da progetto si troverà a transitare

sotto lo specchio acqueo antistante al porto turistico inserito nel Distretto della Nautica - Polo della Cantieristica (già in stato avanzato di realizzazione), si chiede di voler fornire le seguenti ulteriori informazioni:

- 11) profondità minima garantita dell'installazione rispetto al suolo marino;
- 12) valutazione di eventuali interazioni con opere di futura realizzazione e di interesse marittimo, con particolare riferimento alla c.d. "Diga Nord".

Si rimane a disposizione per ogni chiarimento ritenuto necessario in merito alle documentazioni ed informazioni richieste.

**IL COMANDANTE
T.V. (CP) Alberto POLETTI**

Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.lgs 7 marzo 2005, n.82 e norme collegate.