

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO INTERNO

Classificazione: PB.01.17.07/369.22.

Richiesta: ARPAT – Dipartimento Piombino-Elba del 17/05/2023.

Contributo su: Impatto acustico.

Progetto: Ottimizzazione e modifiche progettuali per Impianto di correzione Indica di Wobbe già autorizzato nell'ambito del progetto FSRU Piombino.

Proponente: SNAM FSRU Italia.

Comuni interessati: Piombino (LI).

Procedimento: Autorizzazione commissariale.

DOCUMENTAZIONE ESAMINATA

- REL-AMB-E-00123_Valutazione Ambientale relativa alle Ottimizzazioni di Progetto dell'Impianto di Correzione dell'Indice di Wobbe_Aprile_2023.
- Planimetrie_Aprile_2023.

ISTRUTTORIA

la Società Snam FSRU Italia ha ottenuto l'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio del Progetto FSRU Piombino con Ordinanza n. 140 del 25 Ottobre 2022 del Commissario Straordinario di Governo della Regione Toscana. Il progetto autorizzato comprende la realizzazione di un impianto (PIDI n.2 – PDE) da situare in località Vignarca, nel Comune di Piombino, a circa 8,5 km dal punto di ormeggio della nave FSRU, presso il quale il gas naturale viene immesso nella Rete Nazionale Gasdotti dopo essere eventualmente corretto, mediante l'insuflaggio di azoto gassoso (tecnicamente: correzione dell'indice di Wobbe), per adeguarlo alle condizioni di trasporto richieste dalla Rete Nazionale. L'impianto dedicato a tale operazione è previsto dal progetto in adiacenza all'impianto PIDI n.2 – PDE. In base a quanto dichiarato dal Proponente, le tempistiche di realizzazione del progetto e i periodi di permanenza del sistema FSRU nel Porto di Piombino previsti dall'autorizzazione commissariale risulterebbero incompatibili con i tempi e la modalità di realizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe così come previsto nel Progetto già approvato. Per tale motivo, il Proponente ha presentato un nuovo progetto integrativo di ottimizzazione della soluzione progettuale per la realizzazione di tale impianto.

La nuova soluzione progettuale sarà realizzata nella medesima area in cui era prevista la realizzazione del progetto originario. In relazione alle modifiche proposte è utile riportare quanto dichiarato nella documentazione esaminata:

'Le modifiche riguardano prevalentemente l'assetto impiantistico, che è stato semplificato, nonché la realizzazione di una piazzola di fronte all'ingresso dell'impianto ... 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 avrà un sistema di controllo da remoto che consentirà l'interfaccia continua con l'FSRU Tundra per regolare le effettive quantità di azoto da inviare in rete nonché propri sistemi di sicurezza.

Le emissioni sonore saranno tali da garantire il rispetto dei limiti previsti dalla normativa ... 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.

...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'adeguata 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...'

Per quanto riguarda l'impatto acustico associato alla modifica impiantistica proposta, oltre alla dichiarazione generica sopra riportata relativa al rispetto dei limiti di legge, la Relazione ambientale riporta poche considerazioni senza, tra l'altro, specificare il nominativo del Tecnico competente in acustica ambientale (iscritto in ENTECA come richiesto dalla legge) che le ha redatte.

In particolare, sono riportate esclusivamente le mappe con le isofoniche risultanti dalle simulazioni teoriche con il confronto tra la soluzione progettuale prevista dal progetto autorizzato e quella modificata ora proposta. Non sono forniti dati o informazioni di dettaglio in merito alle simulazioni effettuate (sorgenti considerate, dati di input, modello e software utilizzato, impostazioni del modello, incertezza associata, inclusione del contributo di riflessione di facciata, possibile presenza di componenti tonali) e non è eseguita alcuna valutazione in merito al possibile impatto associato al transito delle autocisterne afferenti all'impianto.

Sulla base del confronto tra le isofoniche nei due scenari considerati, si conclude che la nuova soluzione progettuale risulterebbe meno impattante, sia nel diurno che nel notturno, per il ricettore a nord dell'impianto (chiamato R7) e leggermente più impattante, ma sempre nel rispetto dei limiti, per il ricettore situato a sud-ovest (chiamato R6, con incremento del livello di emissione di 1,3 dB(A) in periodo notturno, arrivando a 36,3 dB(A), e di 3 dB(A) in periodo diurno, arrivando a 38 dB(A)). Sono considerati esclusivamente questi due ricettori, ritenuti evidentemente quelli potenzialmente più impattati. In realtà, a seguito dell'incremento dei livelli di emissione dal lato est, come sembra risultare dalle valutazioni sul nuovo scenario proposto, risulterebbe significativa l'esposizione di un ulteriore ricettore, non considerato nemmeno nella precedente valutazione di impatto acustico, che si trova a circa 80 m ad est del nuovo impianto e che non risulta, quindi, caratterizzato neanche in termini di destinazione d'uso. Inoltre, in base ai livelli di emissione sonora risultanti dalle nuove simulazioni, sarebbe necessario valutare in modo più dettagliato ed esplicito il rispetto del limite di immissione differenziale notturno sia presso il ricettore R6 già considerato sia, nel caso in cui tale limite risultasse applicabile, presso il ricettore ad est non considerato nelle valutazioni. Infatti, a seconda dei livelli di rumore residuo notturno presenti e tenuto conto dell'incertezza associata ai risultati dei modelli teorici e del contributo di riflessione di facciata, non è possibile escludere, in base alle scarse informazioni date, l'applicabilità di tale limite di notte a finestre aperte e forse anche il suo superamento presso i due ricettori segnalati.

CONCLUSIONI

In base a quanto osservato nell'istruttoria sopra riportata, per una valutazione esaustiva e conforme alla legge del possibile impatto acustico associato con la modifica progettuale proposta si ritiene necessario fornire le seguenti integrazioni:

1. Specificare il nominativo del Tecnico competente in acustica ambientale, regolarmente iscritto in ENTECA ai sensi dell'art. 2, commi 6 e 7 della L. n.447/95, che ha redatto le valutazioni di impatto acustico.
2. Si forniscano i dati e le informazioni di dettaglio in merito alle simulazioni effettuate con particolare riferimento a: tipologia e numero di sorgenti considerate; caratterizzazione acustica delle sorgenti inserite nelle simulazioni (comprese le aree di transito e di scarico autocisterne, i sistemi di pompaggio, la cabina ENEL e le sottostazioni elettriche di trasformazione) indicando la possibilità o meno di presenza di componenti tonali e l'incertezza associata alla caratterizzazione acustica; il modello standard implementato e il software utilizzato; i dati di input e le impostazioni del modello; l'eventuale procedura di taratura del modello applicato (come, ad es., da Appendice E alla norma UNI 11143-1); l'incertezza associata ai risultati ottenuti; specificare se nelle valutazioni a 1 m della facciata degli edifici ricettori è stato considerato il contributo di riflessione di facciata (stimabile, come da letteratura, in circa +3 dB(A) per sorgenti a banda larga).
3. Riportare dati di dettaglio in merito alle direttrici di transito e ai flussi giornalieri di autocisterne e mezzi pesanti afferenti all'impianto e fornire valutazioni in merito all'impatto acustico associato al traffico di tali mezzi sia presso i ricettori vicini all'impianto sia presso i ricettori situati lungo le direttrici con più bassi flussi veicolari.
4. Si fornisca la descrizione e la destinazione d'uso del ricettore situato a circa 80 m ad est dell'area dell'impianto al fine di individuare i limiti normativi ad esso applicabili.
5. Si fornisca la valutazione esplicita del limite di immissione differenziale notturno presso il ricettore R6 e, eventualmente, presso il ricettore ad est sopra descritto (si ricorda di tenere in considerazione sia il contributo di riflessione di facciata, sia l'incertezza di valutazione, sia l'eventuale presenza di componenti tonali).
6. Nel caso in cui, in base alle valutazioni sopra richieste, risultasse il possibile superamento dei limiti di legge, si forniscano i dettagli di possibili interventi di mitigazione acustica e la valutazione della loro efficacia.

LA RESPONSABILE Settore Agenti Fisici
Dott.ssa Barbara Bracci*

*Documento informatico sottoscritto con firma elettronica qualificata così come definita all'art.1, co.1, lett. r) del D.Lgs 82/2005.