dipvvf.DIR-LIG.REGISTRO UFFICIALE.U.0019044.28-09-2023

DIREZIONE REGIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO, DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE DELLA LIGURIA

aoorlig - r\_liguri - Regione Liguria Prot-2023-1343007

del 28/09/2023

*Area Prevenzione Incendi*

dir.liguria@cert.vigilfuoco.it

Alla SNAM FSRU Italia S.r.l Terminale GNL di Vado Ligure snamfsruitalia@pec.snam.it

Al Commissario Straordinario di Governo Presidenza del Consiglio dei Ministri commissario.rigassificatore@cert.regione.liguria.it

e, p.c. Al Ministero della Transizione Ecologica

Direzione Generale Valutazione Ambientale Divisione II – Rischio Rilevante e AIA

VA@pec.mite.gov.it

A ISPRA NucleareTecnologico e Industriale protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Al Ministero dell’Interno Dip VVF, SP e DC Direzione Centrale per la Prevenzione e Sicurezza Tecnica – Area Rischi Industriali prev.rischiindustriali@cert.vigilfuoco.it

Al Comando VVF Savona com.prev.savona@cert.vigilfuoco.it

Alla Regione Liguria

Ufficio Tutela Inquinamento Atmosferico protocollo@pec.regione.liguria.it

Alla Capitaneria di Porto Savona cp-savona@pec.mit.gov.it

Alla Prefettura di Savona gabinetto.prefsv@pec.interno.it

ARPAL - Genova arpal@pec.arpal.liguria.it

A INAIL Genova

genova-ricerca@postacert.inail.it

All’ Ispettorato Territoriale del Lavoro Savona itl.savona@pec.ispettorato.gov.it

Alla ASL2 Savonese psal@pec.asl2.liguria.it

Al Comune di Vado Ligure info@cert.comune.vado-ligure.sv.it

**Oggetto: SNAM FSRU ITALIA SRL – Terminale GNL di Vado Ligure** Emergenza gas – Incremento della capacità di rigassificazione: progetto di ricollocazione nell’alto Tirreno della **FSRU Golar Tundra**.

Rapporto Preliminare di Sicurezza per Nulla Osta di Fattibilità proposto da SNAM FSRU Italia S.r.l. – Procedimento Istruttorio art. 17 comma 2) del D.lgs 105/15. **Richiesta documentazione integrativa.**

Il Commissario Straordinario di Governo, con nota prot. n. 2023-1163582 del 11/08/2023, nell’ambito della conferenza di servizi indetta ai sensi dell’art. 14 bis della L. n. 241-90, in forma semplificata e in modalità asincrona, ha trasmesso a questa Direzione Regionale VVF Liguria, il Rapporto Preliminare di Sicurezza di cui all’art. 16 del Decreto Legislativo 105/2015 finalizzato all’ottenimento del Nulla Osta di Fattibilità per il Progetto di ricollocazione nell’alto Tirreno proposto da Snam FSRU Italia Srl.

Si comunica che da un primo esame del Rapporto Preliminare di Sicurezza da parte gruppo di lavoro incaricato, è emersa la necessità di acquisire le seguenti ulteriori informazioni e/o documentazione tecnica, finalizzate al prosieguo dell’istruttoria per chiarire:

1. **Alle pagg. 152, 153, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 163 e 164 le rotture totali sono escluse per le procedure di manutenzione che saranno inserite nell’SGS. Analogamente i fori più grandi sono esclusi per lo stesso motivo**: è necessario dimostrare tale impostazione, integrando gli alberi dei guasti con le valutazioni sull’efficacia della manutenzione

1. **La transizione rapida di fase (RPT) è giudicata un evento raro e con conseguenze limitate alla zona dello sversamento (pag. 174) e non è considerato negli scenari incidentali di pag. 166**: è necessario quantificare la sovrappressione prodotta dall’RPT in caso di sversamenti di GNL in mare nello scenario previsto (12R) e valutare le conseguenze a tutte le imbarcazioni potenzialmente presenti nell’area interessata.
2. **Paragrafo C.3 “Eventi meteorologici, geofisici, meteomarini, ceraunici e dissesti idrogeologici”**: specificare i limiti operativi della Golar Tundra per altezza d’onda e velocità del

vento. Va chiarito inoltre se le sollecitazioni sull’ormeggio siano sempre accettabili. Devono inoltre essere dichiarati il tempo di ritorno degli eventi naturali considerati e va valutato se essi siano in grado o meno di costituire causa iniziatrice di scenari incidentali.

1. **Paragrafo C.7.12**: specificare l’area interdetta alla navigazione nell’intorno della FSRU al fine di evitare rischi di collisioni e i limiti operativi nonchè le procedure di accesso per le imbarcazioni di lavoro che possono transitare nell’area interdetta. Indicare inoltre in che modo l’area interdetta alla navigazione sarà costantemente vigilata da una nave di supporto oltre che dai dispositivi di allarme presenti su FSRU.
2. **Paragrafo D.1.1:** tra i gas di combustione devono essere aggiunti anche gli NOx. Inoltre Al fine di dare risconto a quanto richiesto al p.to D.1.1 della Parte Prima dell'Allegato C al D.lgs. 105/2015, con particolare riferimento ai fumi che si possono liberare in caso di incendi credibili, il Gestore dovrà fornire le informazioni richieste nei contenuti e nelle modalità utili ai fini della redazione dei Piani di emergenza esterna di cui al DPCM 07/12/2022 (Linee Guida per la pianificazione dell'emergenza esterna degli stabilimenti industriali a rischio d'incidente rilevante), come riportati al paragrafo 3.2 dello stesso (Tabella 3).
3. **Paragrafo D.6.1:** Dovrà essere integrata nel Rapporto Preliminare di Sicurezza la valutazione quantitativa del rischio di collisione e perforazione di un serbatoio della “Shuttle Carrier” non solo legate alle navi metaniere in accosto alla FSRU, ma anche legato ad altre unità in transito in zona in quanto dirette al porto di Vado Ligure o al campo boe SARPOM.
4. **Alberi dei guasti**: per alcuni scenari incidentali (ad es. lo scenario 2H di cui a pag. 9 dell’All. C.4.1.B) si rilevano frequenze molto basse, determinate da un notevole numero di protezioni in connessione logica AND. Visto che talune informazioni sulla configurazione impiantistica sono state ipotizzate, si chiede di confermare la presenza, la connessione logica e l’indipendenza di tali protezioni.
5. **Inviluppo delle aree di danno**: nell’inviluppo vanno considerati sia la rotazione a 360° della nave rispetto alla boa, sia lo scarroccio della boa consentito dal sistema di ancoraggio.
6. **Pag 31:** nel paragrafo dedicato al sistema di esportazione del gas si fa riferimento alla valvola sottomarina attuata con controllo remoto da piattaforma e da terra (dispacciamento terrestre). Sebbene la parte a terra è esclusa dal Rapporto Preliminare di Sicurezza si ritiene che, dato che si fa riferimento ad un controllo remoto da terra, sia necessario specificare quale sarà la funzione di tale apprestamento e quali apparecchiature/comandi possono essere attuati, e se debba considerarsi come una cargo control room di sostituzione di quella a bordo.
7. **Pag. 189:** Specificare le “condizioni meteorologiche” prese a riferimento per sviluppare le conseguenze degli scenari e renderle congruenti a tutte le casistiche analizzate in particolare la velocità del vento (pag. 236 scenario l’analisi con vento di 7 m/s). Tenuto conto che lo stabilimento si troverà ad operare in un luogo fortemente interessato da condizioni meteo marine avverse, i venti prevalenti presi a riferimento potrebbero essere non significativi.
8. Specificare per quale motivo non è stato preso in considerazione tra i top event l’overfilling di un serbatoio.
9. Specificare per quale motivo non è stato preso in considerazione tra i top event la propagazione all’area FRSU o ai serbatoi di GNL di un incendio a bordo.
10. Chiarire i tempi d’intervento e le modalità di arresto nel caso di perdite da accoppiamenti flangiati privi di valvola d’intercettazione a monte (ad esempio la prima flangia in uscita dai serbatoi), valutare eventuale necessità di svuotamento del serbatoio.
11. **D.8.1.1.2:** esprimere la portata della cortina in m3/(h m2 ) anziché m3/h .
12. **A pag. 226** si rimanda al paragrafo 0 per le certificazioni di cui è dotata la nave FSRU: il paragrafo 0 non esiste, quindi si chiede di chiarire meglio dove siano reperibili tali informazioni (elenco delle certificazioni che verranno prodotte nel Rapporto Definitivo di Sicurezza)
13. **Allegato I.9** non è presente.
14. **Allegato B.3.3-A** Cover Diagrammi di Piping & Instrumentation (FSRU) non presente nel file.
15. Le informazioni sul sistema di esportazione del gas a torretta sono molto generiche e quindi sono state fatte ipotesi sulla configurazione impiantistica per gli scenari incidentali da migliorare/confermare in sede di Rapporto definitivo di Sicurezza (Inquadramento autorizzativo (pag.13), Sintesi dell’analisi di rischio (pag. 17), C.7.1.1.1, C.7.2.1.1, C.7.3.1.1, C.7.10.1.1, C.7.10.1.2, C.7.11.1.1, C.7.11.1.2, C.8.1, C.8.1.1.2, D.8.1, D.8.1.1.1, D.8.2, D.9.3, ): si evidenzia che la configurazione impiantistica definitiva, che sarà esaminata nel Rapporto definitivo di Sicurezza, rispetto alla configurazione ipotizzata nel Rapporto preliminare, non dovrà introdurre modifiche di cui al punto 1.1 dell’Allegato D del D.Lgs. 105/2015.
16. Deve essere analizzato se un incendio a bordo della nave metaniera possa o meno essere una causa iniziatrice di uno scenario incidentale dell’FSRU

La presente nota interrompe i tempi di conclusione dell’istruttoria ai sensi dell’art. 17 del decreto legislativo n. 105/2015 che riprenderanno alla data di ricevimento della documentazione richiesta.

Il PRESIDENTE DEL CTR

*Ilge Dott.ssa Katia Sailis* (Dott. Ing. Claudio MANZELLA)

*(documento firmato e trasmesso digitalmente ai sensi del D.lgs.82/2004 e s.m.i.)*

MANZELLA CLAUDIO MINISTERO DELL'INTERNO/80219290584 28.09.2023 13:35:21 GMT+01:00