

Publicato il 23/01/2024

N. 01279/2024 REG.PROV.COLL.
N. 14940/2022 REG.RIC.



R E P U B B L I C A I T A L I A N A

IN NOME DEL POPOLO ITALIANO

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio

(Sezione Terza)

ha pronunciato la presente

SENTENZA

sul ricorso numero di registro generale 14940 del 2022, integrato da sei atti di motivi aggiunti, proposto dal Comune di Piombino, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentato e difeso dagli avv.ti Michele Rosario Luca Lioi e Michele Greco, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Michele Rosario Luca Lioi in Roma, al viale Bruno Buozzi n. 32;

contro

la Regione Toscana, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dalle avv.sse Lucia Bora e Annamaria Delfino, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Sergio Fienga in Roma, al Piazzale delle Belle Arti, 8; il Commissario per Rigassificazione Nazionale da Allacciare alla rete esistente nella Regione Toscana, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, il Ministero dell'Interno, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero delle Imprese e del Made in Italy e la Presidenza del Consiglio dei Ministri, in persona del rispettivo legale rappresentante *pro tempore*,

rappresentati e difesi dall'Avvocatura Generale dello Stato, domiciliataria *ex lege* in Roma, via dei Portoghesi, 12;

l'Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'Istituto Superiore per la Protezione e La Ricerca Ambientale, l'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana, l'Azienda Usl Toscana Nord Ovest, l'Istituto Regionale per la Programmazione Economica della Toscana, l'Autorità Idrica Toscana, il Ministero dell'Interno Prefettura di Livorno, l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Settentrionale, l'Agenzia del Demanio-Direzione Regionale per la Toscana e l'Umbria e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Ufficio Dogane Livorno, non costituiti in giudizio;

nei confronti

della Snam Fsrui Italia s.r.l. e della Snam Rete Gas s.p.a., in persona del rispettivo legale rappresentate *pro tempore*, rappresentate e difese dagli avv.ti Paolo Clarizia, Giuseppe Morbidelli, Fabio Todarello e Giulio Napolitano, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia e domicilio eletto presso lo studio dell'avv. Paolo Clarizia in Roma, alla via Principessa Clotilde 2;

della Snam s.p.a., in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dagli avv.ti Angelo Clarizia e Paolo Clarizia, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

della Piombino Industrie Marittime s.r.l. e della Jsw Steel Italy Piombino s.p.a., della Provincia di Livorno, del Comune di San Vincenzo e del Comune di Campiglia Marittima, non costituite in giudizio;

e con l'intervento di

ad adiuvandum:

dell'Unione Sindacale di Base, in persona del legale rappresentante *pro tempore*, rappresentata e difesa dall'avv. Vincenzo Perticaro, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

dell'Associazione Italiana per il World Wide Fund of Nature (WWF Italia Onlus) e della Greenpeace Italia ONLUS, in persona del rispettivo legale

rappresentante *pro tempore*, rappresentate e difese dall'avv. Andrea Filippini, con domicilio digitale come da PEC da Registri di Giustizia;

per l'annullamento

A) quanto al ricorso introduttivo:

- dell'ordinanza commissariale n. 140 del 25 ottobre 2022 avente ad oggetto *“Art. 5 del d.l. n. 50/2022: rilascio autorizzazione unica ai sensi dell'art. 5 co. 2 per la realizzazione dell'opera, e relative infrastrutture connesse, denominata “FSRU Piombino e collegamento alla rete nazionale gasdotti - proponente: SNAM FSRU ITALIA”* (all. 1), in una con i relativi allegati e gli atti dei vari soggetti pubblici coinvolti, presupposti, connessi e conseguenti e in una con i verbali della conferenza di servizi che ha preceduto l'emanazione del predetto provvedimento;

- del provvedimento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale n. 169/2022, pubblicato dal 18 novembre 2022, avente ad oggetto *“Autorizzazione unica ai sensi dell'art. 5 del DL 50/2022 per la costruzione e l'esercizio dell'opera denominata FSRU Piombino e collegamento alla rete nazionale gasdotti in Comune di Piombino (LI) – Adozione atti ed avvio procedimenti conseguenti”*;

- dell'ordinanza commissariale n. 155 del 15 novembre 2022, avente ad oggetto *“Voltura parziale alla Società Snam Rete Gas spa dell'autorizzazione relativamente al gasdotto di collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti denominato “Allacciamento FSRU di Piombino DN 1200, doppia tubazione DN 650 in Comune di Piombino (LI)”*

con contestuale richiesta: i) di disapplicazione dell'art. 5 commi 3 e 14-*bis* d.l. n. 50/2022, conv. in l. n. 91/2022, poiché contrastante con l'art. 2, par. 4 della Direttiva 2011/92/UE, così come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE; ii) ovvero, previa sospensione del giudizio, di proposizione della questione pregiudiziale, *ex* art. 267 del TFUE, innanzi alla CGUE, concernente la corretta interpretazione dell'art. 2, par. 4 della Direttiva 2011/92/UE, così come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE in relazione all'art. 5 citato, tramite la formulazione del quesito *“se sia contrastante con l'art. 2 par. 4 Direttiva*

2011/92/UE la norma di uno stato membro che prevede la possibilità, previa comunicazione alla Commissione europea, di esentare dalla valutazione di impatto ambientale e da tutte le disposizioni in materia di VIA un'intera categoria di opere e/o infrastrutture, ivi comprese le eventuali prescrizioni, modifiche sostanziali o localizzazioni alternative sopravvenute, prescindendo così dall'analisi caso per caso”;

B) quanto al primo atto di motivi aggiunti:

- dell'ordinanza n. 167 del 9 dicembre 2022, con cui il Commissario Straordinario per il rigassificatore di Piombino ha concesso, ai sensi dell'art. 5 comma 14-*bis* del d.l. n. 50/2022, sulla base dell'istanza presentata dalla Snam FSRU Italia il 30 novembre 2022, una proroga del termine di cui all'ordinanza commissariale n. 140/2022 di ulteriori 100 giorni per la presentazione del progetto integrativo di ricollocazione della FSRU in un sito *off-shore* nonché del progetto relativo agli interventi necessari per la dismissione della FSRU dal porto di Piombino;

- della nota ricevuta dal Comune di Piombino il 16 dicembre 2022, con cui la Snam rete Gas ha comunicato, ai sensi dell'art. 245 d. lgs n. 152/2006, che *“a seguito delle indagini ambientali per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo, eseguita prima della realizzazione degli scavi prevista dalle opere in progetto sul tracciato di progetto ricadente nell'area SIN a terra di Piombino, sono stati riscontrati superamenti delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC Col. A/B tab. 1 All. 5 al titolo V del D. Gs. 152/2006 e s.m.) dei parametri Zinco ed Arsenico, e del Valore di Fondo Naturale (57,2 mg/kg, definito in sede di conferenza di servizi istruttoria del Ministero dell'ambiente tenutasi il 13.10.2015) per il parametro Arsenico nei campioni di terreno 0-1 da p.c. [...]”*, nella parte in cui la Snam Rete Gas ha affermato che *“trattandosi di superamenti diffusi, non si ravvisano condizioni per procedere all'attuazione di misure di prevenzione”*;

- della nota del Ministro della Transizione Ecologica n. 24434 del 10 novembre 2022, con cui il Ministero della Transizione Ecologica ha fornito riscontro a due note del 26 settembre 2022 della Direzione Generale

Ambiente della Commissione Europea, contenenti una serie di richieste di chiarimenti in ordine al procedimento di esenzione dalla VIA;

- di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente a quelli impugnati, espressamente menzionati o meno nel presente ricorso, atti tutti che vengono qui pure impugnati anche se non cognitivi;

nonché per la rinnovata impugnazione - anche in ragione dei nuovi vizi e/o delle nuove ragioni proposte con il presente ricorso - di tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo, con riproposizione delle connesse richieste di disapplicazione o di rimessione alla CGUE della questione interpretativa *ex art. 267 del TFUE*, come in precedenza articolata;

C) quanto al secondo atto di motivi aggiunti:

- del verbale della seduta del 19 gennaio 2023 avente ad oggetto il “*rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale (AIA) alla Snam FSRU Italia srl – Terminale FSRU di Piombino (LI) – procedimento ID 8944 – Conferenza dei servizi sincrona*”, nella quale la conferenza di servizi, convocata presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (d'ora in avanti semplicemente “MASE”) ha rilasciato il “*parere favorevole al rilascio dell'AIA alle condizioni di cui al parere istruttorio conclusivo CIPPC/1806 e al Piano di monitoraggio e controllo reso dai ISPRA con nota por. 71804/2022 del 29.12.2022 ed in conformità con il parere del RUAS parte integrante del presente verbale*” e della relativa nota di trasmissione MASE del 20 gennaio 2023;

- del parere unico statale reso dal RUAS n. 2052 del 19 gennaio 2023, recante l'espressione di “*parere favorevole per Snam Rete Gas spa – Terminale FSRU di Piombino – istanza rilascio AIA – Procedimento ID 8944 con la prescrizioni/osservazioni/raccomandazioni di cui ai pareri ad esso allegati*” e del verbale della riunione istruttoria e di coordinamento tra le Amministrazioni statali, tenutasi il 17 gennaio 2023, richiamato nel parere RUAS;

- dei documenti contenenti le prescrizioni/raccomandazioni/osservazioni allegati al parere unico del RUAS di cui al punto precedente, tra cui: i) il

parere istruttorio conclusivo (d'ora in avanti anche "PIC") della Commissione istruttoria IPPC -AIA del 15 dicembre 2022; ii) il piano di monitoraggio e controllo (d'ora in avanti anche "PMC") dell'ISPRA, trasmesso al MASE con nota del 29 dicembre 2022; iii) la nota del Ministero dell'Interno-Dipartimento dei Vigili del Fuoco; iv) la nota della Direzione Regionale Toscana Vigili del Fuoco n.803 del 16 gennaio 2023; v) la nota del Ministero della Salute n. 1875 del 17 gennaio 2023 recante "*osservazioni per la riunione istruttoria e di coordinamento indetta dal RUAS per il rilascio dell'ALA alla società Snam Terminale FSRU di Piombino*"; vi) la nota ISS n. 40325 del 13 ottobre 2022, già impugnata con il ricorso introduttivo;

- della nota Regione Toscana, inviata al MASE il 18 gennaio 2023, recante il parere positivo sul PIC e sul PMC;

- della nota ARPAT del 12 gennaio 2023, contenente osservazioni sul PIC e sul PMC;

- della nota n. 6853 del 18 gennaio 2023, con cui, malgrado la richiesta di rinvio della seduta del 19 gennaio 2023 formulata dalla Snam FSRU Italia, il MASE ha confermato la seduta del 19 gennaio 2023;

- della nota dell'Istituto Superiore di Sanità n. 50114 del 15 dicembre 2022, avente ad oggetto "*verifica mensile delle prescrizioni, CDS conclusiva FSRU Piombino*" e della relativa nota di invio del Commissario straordinario del 1° febbraio 2023;

- della nota ARPAT del 20 gennaio 2023, avente ad oggetto "*sopralluogo presso cantiere Snam FSRU Italia per la realizzazione dell'opera FSRU e collegamento alla rete nazionale gasdotti*" e della relativa nota di invio del Commissario straordinario del 1° febbraio 2023;

- della nota ARPAT del 30 dicembre 2022, avente ad oggetto "*verifica mensile delle prescrizioni, CDS conclusiva FSRU Piombino*" e della relativa nota di invio del Commissario straordinario del 1° febbraio 2023;

- della nota ISPRA prot. n. 007004/2022 del 20 dicembre 2022, avente ad oggetto "*FSRU e prescrizioni di cui all'autorizzazione unica del 25.10.20200*" e della

relativa nota di invio del Commissario straordinario del 1° febbraio 2023;

- di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente a quelli impugnati, espressamente menzionati o meno nel presente ricorso;

nonché per la rinnovata impugnazione - anche in ragione dei nuovi vizi e/o delle nuove ragioni proposte con il ricorso per motivi aggiunti - di tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo e di quelli censurati con il primo atto di motivi aggiunti;

D) quanto al terzo atto di motivi aggiunti;

- dell'ordinanza n. 18 del 17 marzo 2023, con cui il Commissario Straordinario per il rigassificatore di Piombino ha concesso, ai sensi dell'art. 5 comma 14-*bis* d.l. 50/2022, sulla base dell'istanza della Snam FsrU Italia del 15 marzo 2023, una proroga del termine di cui all'ordinanza commissariale n. 167/2022 fissando al 26 giugno 2023 la presentazione del progetto integrativo di ricollocazione della FSRU in sito *off-shore* nonché del progetto relativo agli interventi necessari per la dismissione della FSRU dal porto di Piombino;

- dell'ordinanza Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino (d'ora in poi anche "UCM") n. 38 del 17 marzo 2023, avente ad oggetto "*manovra di ingresso FSRU – disciplina darsena nord*" e di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente, tra cui: i) il verbale della riunione tra l'UCM, la Snam FSRU Italia e il Servizio Chimico di Porto tenutasi presso la sede dell'UCM il 9 marzo 2023; ii) il verbale della riunione tra l'UCM, la Snam FSRU Italia e il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno tenutasi presso la sede dell'UCM il 13 marzo 2023, entrambi menzionati nell'ordinanza n. 38/2023;

- della nota n. 3763 del 26 marzo 2023, con cui l'UCM ha risposto alla diffida inviata dall'Unione Sindacale di Base;

- dei verbali della riunione del Gruppo istruttore della Commissione AIA-IPPC del 28 marzo 2023, in cui, con l'unico parere negativo del

rappresentante del Comune di Piombino, è stato dato mandato al referente del Gruppo istruttore di aggiornare il parere istruttorio conclusivo del 15 dicembre 2022 e di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente;

- di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente a quelli impugnati, espressamente menzionati o meno nel presente ricorso;

nonché per la rinnovata impugnazione - anche in ragione dei nuovi vizi e/o delle nuove ragioni proposte con il ricorso per motivi aggiunti - di tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo nonché con il primo, e secondo atto di motivi aggiunti, con riproposizione delle connesse richieste di disapplicazione o di rimessione alla CGUE della questione *ex art. 267 del TFUE*, come in precedenza articolata;

E) quanto al quarto atto di motivi aggiunti:

- del verbale della seduta del 27 aprile 2023 avente ad oggetto “*rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale (AIA) alla Snam FSRU Italia srl – Terminale FSRU di Piombino (LI) – procedimento ID 8944 – Conferenza dei servizi sincrona*”, in cui la conferenza dei servizi convocata presso il MASE ha confermato il parere favorevole al rilascio dell'AIA a Snam FSRU Italia per il terminale FSRU di Piombino “*con l'aggiornamento di cui al Parere istruttorio conclusivo reso dalla Commissione AIA-IPPC con nota port. CIPPC/584 del 7 aprile 2023 e al Piano di monitoraggio e controllo reso da ISPRA con nota prot. 20011 del 14.4.2023*” e della relativa nota MASE di trasmissione pervenuta al Comune di Piombino il 28 aprile 2023;

- del parere unico statale reso dal RUAS n. 12521 del 27 aprile 2023 di conferma del parere unico statale già reso con nota n. 2052 del 19 gennaio 2023, inviato dal MASE al Comune di Piombino il 28 aprile 2023, in allegato al verbale della conferenza dei servizi del 27 aprile 2023 e di ogni eventuale

- documento contenente traccia dei menzionati approfondimenti con le Amministrazioni statali coinvolte;
- dei documenti aggiornati approvati dalla conferenza dei servizi del 27 aprile 2023, tra cui: i) il parere istruttorio conclusivo (PIC) della Commissione istruttoria IPPC -AIA del 7 aprile 2023; ii) il piano di monitoraggio e controllo (PMC) dell'ISPRA del 14 aprile 2023;
 - della nota della Regione Toscana - Direzione Ambiente ed Energia Settore AIA del 21 aprile 2023, recante il parere con osservazioni sul PIC e sul PMC aggiornati e dell'allegato parere ARPAT del 21 aprile 2023, inviati dal MASE al Comune di Piombino il 27 aprile 2023;
 - del decreto del MASE n. 145 del 3 maggio 2023 di *“rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale per l'esercizio per l'esercizio del Terminale FSRU Piombino di Snam FSRU Italia srl da ubicarsi nel Porto di Piombino (LI)”*, in una con tutti gli allegati;
 - di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente;
 - del comunicato di avvenuto rilascio dell'AIA pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 110 del 12 maggio 2023 e della eventuale comunicazione di cui all'art. 29-*decies* comma 1 del d. lgs n. 152/2006, che il gestore è tenuto ad effettuare entro 10 giorni dalla pubblicazione del comunicato in Gazzetta Ufficiale, come precisato nella nota di invio del decreto AIA;
 - dell'ordinanza Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino n. 67 del 3 maggio 2023, avente ad oggetto l'*“approvazione regolamento attività del terminale FSRU Piombino”*, dell'allegato *“Regolamento attività del terminale FSRU Piombino”* e di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente, tra cui:
 - i) i verbali delle riunioni con la Snam FSRU Italia tenutesi presso l'UCM nelle date del 1° marzo 2023, del 5 aprile 2023, del 20 aprile 2023 e del 27 aprile 2023;
 - ii) i rapporti relativi alle ulteriori simulazioni effettuate presso il Centro

per gli studi di tecnica navale CETENA di Genova il 7-8 marzo e il 12 aprile 2023, documenti menzionati nell'ordinanza n. 67/2023;

- dell'ordinanza n. 32 del 9 maggio 2023 del Commissario Straordinario per il rigassificatore di Piombino, avente ad oggetto “*Art. 5 DL 50/2022: avvio del procedimento, indizione e convocazione CdS per ottimizzazione progettuale impianto indice di Wobbe*” e di ogni atto connesso, presupposto e conseguente, tra cui: i) l'istanza della Snam Rete Gas di ottimizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe del 26 aprile 2023; ii) lo studio ambientale e documentazione progettuale depositata sul sito *web* del Commissario; iii) la comunicazione del Commissario di avvio del procedimento e di indizione della conferenza dei servizi *ex art. 14*, comma 2 della l. n. 241/1990 in forma semplificata e modalità asincrona; iv) la convocazione da parte del Commissario della conferenza dei servizi sincrona per il 22 giugno 2023;

- di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente a quelli impugnati, espressamente menzionati o meno nel presente ricorso;

nonché, per la rinnovata impugnazione - anche in ragione dei nuovi vizi e/o delle nuove ragioni proposte con il ricorso per motivi aggiunti - di tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo nonché con il primo, secondo e terzo atto di motivi aggiunti, con riproposizione delle connesse richieste di disapplicazione o di rimessione alla CGUE della questione interpretativa *ex art. 267* del TFUE, come in precedenza articolata;

F) quanto al quinto atto di motivi aggiunti:

- della nota del Ministero dell'Interno-Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile-Direzione Regionale Toscana n. 15683 del 27 giugno 2023, avente ad oggetto “*Stabilimento N1090 – SNAM FSRU ITALIA SRL – riunione del Comitato Tecnico Regionale per la Toscana di cui all'art. 6 del D. Lgs. 105/2015 del 16.6.2023. Conclusione dell'istruttoria del Rapporto di sicurezza definitivo ed. 2023 ai sensi dell'art. 17 del D. Lgs. 105/2015*”, con cui il Comitato Tecnico Regionale ha ritenuto “*di poter concludere positivamente*

l'istruttoria del rapporto di sicurezza definitivo” e dei relativi allegati: i) della tabella riepilogativa delle risultanze delle analisi degli eventi incidentali; ii) della mappa relativa alle conseguenze *top events*; iii) della mappa contenente l'involuppo aree di danno *top events*;

- del verbale della riunione del Ministero dell'Interno-Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile-Direzione Regionale Toscana del 16 giugno 2023, nella parte in cui è stato espresso parere positivo a maggioranza sull'istruttoria *“del rapporto di sicurezza definitivo dello stabilimento Snam FSRU ubicato nel porto di Piombino”* e della relativa nota di invio al Comune di Piombino del 27 giugno 2023;

- del verbale della conferenza dei servizi del 10 luglio 2023, tenutasi di fronte al Commissario, avente ad oggetto l'*“istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'ottimizzazione Impianto di Correzione dell'Indice di Wobbe in Comune di Piombino (LI). Modifica dell'autorizzazione rilasciata con Ordinanza del Commissario n. 140 in data 25.10.2022. Proponente: Snam FSRU Italia”*, conclusasi con l'espressione della posizione favorevole;

- di tutti i pareri favorevoli resi dalle Amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza dei servizi e dei seguenti allegati al verbale: della presentazione Snam (A); del parere del RUR e dei relativi allegati; del documento di controdeduzioni alle osservazioni; del parere del RUAS e dei relativi allegati;

- della delibera di Giunta Regionale Toscana n. 834 del 17 luglio 2023 di espressione dell'intesa regionale sul rilascio dell'autorizzazione unica, da parte del Commissario, inerente all'istanza relativa alla ottimizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, in modifica dell'autorizzazione di cui all'ordinanza commissariale n. 140/2022;

- di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente a quelli impugnati, ivi compresa l'ordinanza con la quale il Commissario, in recepimento delle conclusioni della conferenza dei servizi *“Wobbe”* del 10

luglio 2023 e della D.G.R. Toscana n. 834 del 17 luglio 2023, rilascerà l'autorizzazione unica inerente l'istanza relativa alla ottimizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe;

nonché, per la rinnovata impugnazione - anche in ragione dei nuovi vizi e/o delle nuove ragioni proposte con l'atto di motivi aggiunti - di tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo nonché con il primo, secondo, terzo e quarto atto di motivi aggiunti, con riproposizione delle connesse richieste di disapplicazione o di rimessione alla CGUE della questione interpretativa *ex art. 267 del TFUE*, come in precedenza articolata;

F) quanto al sesto atto di motivi aggiunti:

- dell'ordinanza n. 57 del 27 luglio 2023 del Commissario, avente ad oggetto *“Art. 5. DL 50/22: modifica ordinanza commissariale 140/22 per ottimizzazione progettuale impianto Indice di Wobbe”*, pubblicata sul BURT n. 41 parte I Sez. III del 2 agosto 2023;

- dell'allegato 1 all'ordinanza commissariale n. 57 del 27 luglio 2023, avente ad oggetto il verbale della conferenza dei servizi del 10 luglio 2023 tenutasi di fronte al Commissario e avente ad oggetto l'*“istanza per il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione e all'esercizio ai sensi dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente all'ottimizzazione Impianto di Correzione dell'Indice di Wobbe in Comune di Piombino (LI). Modifica dell'autorizzazione rilasciata con Ordinanza del Commissario n. 140 in data 25.10.2022. Proponente: Snam FSRU Italia”*, conferenza conclusasi con l'espressione della posizione favorevole;

- di tutti i pareri favorevoli resi dalle Amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza dei servizi e dei seguenti allegati al verbale: della presentazione Snam; del parere del RUR e dei relativi allegati; del documento di controdeduzioni alle osservazioni; del parere del RUAS e dei relativi allegati;

- dell'allegato 2 all'ordinanza commissariale n. 57 del 27 luglio 2023, avente ad oggetto la delibera di Giunta Regionale Toscana n. 834 del 17 luglio 2023, di espressione dell'intesa regionale sul rilascio dell'autorizzazione unica, da parte del Commissario, inerente all'istanza relativa alla ottimizzazione dell'impianto

di correzione dell'indice di Wobbe, in modifica dell'autorizzazione unica, di cui all'ordinanza commissariale n. 140/2022;

- di ogni parere, proposta, verbale, comunicazione, corrispondenza ed ogni altro atto in genere comunque connesso, presupposto o conseguente a quelli impugnati, per quanto riferito ai motivi di impugnazione di cui appresso e di cui ai ricorsi in atti, espressamente menzionati o meno nel presente ricorso; nonché, per la rinnovata impugnazione - anche in ragione dei nuovi vizi e/o delle nuove ragioni proposte con il ricorso di motivi aggiunti - di tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo nonché con il primo, secondo, terzo e quarto atto di motivi aggiunti, con riproposizione delle connesse richieste di disapplicazione o di rimessione alla CGUE della questione interpretativa *ex art. 267 del TFUE*, come in precedenza articolata;

Visti il ricorso, i sei atti di motivi aggiunti, le memorie, le repliche e i relativi allegati;

Visti gli atti di costituzione in giudizio, le memorie e le repliche della Regione Toscana, delle Amministrazioni statali intime nonché della Snam Fsrui Italia s.r.l., della Snam Rete Gas s.p.a. e della Snam s.p.a.;

Visti gli atti di intervento *ad adiuvandum* e le memorie dell'Unione Sindacale di Base, dell'Associazione Italiana per il World Wide Fund of Nature (WWF Italia Onlus) e della Greenpeace Italia ONLUS;

Visti tutti gli atti della causa;

Relatore nell'udienza pubblica del giorno 20 dicembre 2023 il dott. Massimiliano Scalise e uditi per le parti i difensori come specificato nel verbale;

Ritenuto e considerato in fatto e diritto quanto segue.

FATTO e DIRITTO

1 - Con l'atto introduttivo del presente giudizio, il Comune di Piombino ha impugnato l'ordinanza commissariale n. 140 del 25 ottobre 2022 avente ad oggetto "*Art. 5 del d.l. n. 50/2022: rilascio autorizzazione unica ai sensi dell'art. 5 co.*

2 per la realizzazione dell'opera, e relative infrastrutture connesse, denominata "FSRU Piombino e collegamento alla rete nazionale gasdotti - proponente: Snam FSRU ITALIA", il verbale della conferenza dei servizi del 21.10.20220, la delibera della Giunta Regionale Toscana n. 1210 del 24.10.2022, nonché tutti gli atti correlati, oltre alla ordinanza commissariale n. 155 del 15.11.2022 avente ad oggetto "Voltura parziale alla Società Snam Rete Gas spa dell'autorizzazione relativamente al gasdotto di collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti denominato "Allacciamento FSRU di Piombino DN 1200, doppia tubazione DN 650 in Comune di Piombino (LI)".

2 – Il ricorrente ha rappresentato che - a seguito della nomina, disposta con il d.P.C.M. dell'8 giugno 2022, del Commissario straordinario di Governo per la realizzazione delle opere di cui all'art. 5 del d.l.n. 50/2022 (finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente, con relative infrastrutture), nella persona del Presidente *pro-tempore* della Regione Toscana (di seguito anche "Commissario") - la società Snam FSRU Italia s.r.l. (di seguito anche "Snam" o "società proponente" o "gestore") presentava in data 28 giugno 2022 all'Ufficio commissariale l'istanza di autorizzazione per la realizzazione di un terminale di rigassificazione nel porto di Piombino (c.d. progetto FSRU Piombino) tramite l'ormeggio permanente di un mezzo navale tipo FSRU (*Floating Storage and Regasification Unit*) e la realizzazione delle connesse infrastrutture per l'allacciamento alla rete di trasporto esistente.

3 - Con ordinanza commissariale n. 97 del 20 luglio 2022 veniva disposto l'avvio del procedimento e veniva indetta la conferenza di servizi decisoria, *ex art 14, comma 2 della l.n. 241/1990*, in forma semplificata e modalità asincrona.

4 - Con nota n. 325371 del 23 agosto 2022 il Commissario Straordinario, in accoglimento delle richieste motivate, avanzate dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (di seguito anche "Autorità di sistema

portuale” o “AdSP”) e dal Comune di Piombino, disponeva lo svolgimento della conferenza di servizi in forma simultanea e modalità sincrona.

5 - In vista della prima seduta della conferenza, il Comune di Piombino depositava, in data 18 settembre 2022, una pluralità di pareri negativi afferenti alle varie articolazioni amministrative coinvolte nel procedimento, corredate: i) dal verbale di deliberazione del Consiglio Comunale n. 77 del 12 settembre 2022, di recepimento del parere negativo del Settore Pianificazione programmazione territoriale ed economica; ii) da un'apposita relazione predisposta dai consulenti tecnici incaricati dall'Amministrazione comunale.

6 - I lavori della conferenza di servizi si svolgevano in data 19 settembre 2022, 7 ottobre 2022 e 21 ottobre 2022. Il Comune di Piombino, tramite il proprio delegato e il Sindaco, ribadiva i pareri negativi già espressi, riportandosi alle motivazioni ivi indicate e procedeva anche al deposito, alla luce della documentazione integrativa *medio tempore* depositata dalla Snam, di nuovi pareri negativi, arricchiti da altre relazioni tecniche di parte integrative.

7 - Nel corso della riunione conclusiva dei lavori, tenutasi il 21 ottobre 2022, il Commissario, in ragione dell'acquisizione degli ulteriori pareri del Sindaco e del Comune di Piombino, disponeva una sospensione della seduta ed il loro invio telematico a tutti i soggetti, ai fini di una verifica degli elementi aggiuntivi recati dagli stessi.

8 - Alla ripresa dei lavori, il Responsabile Unico Regionale (RUR) e il Responsabile Unico della Amministrazioni Statali (RUAS) affermavano di non aver rilevato *“elementi che non siano già stati esaminati nel corso dell'istruttoria”* e confermavano, dunque, le proprie posizioni favorevoli.

9 - Con la delibera n. 1210 del 24 ottobre 2022 la Giunta regionale rilasciava l'intesa di cui all'art. 5 d.l.n. 50/2022.

10 - Con l'ordinanza n. 140 del 25 ottobre 2022 il Commissario, ritenute superabili le posizioni negative espresse dal Sindaco e dal Comune di Piombino in ragione dei pareri depositati dai soggetti competenti, approvava il

verbale della conferenza dei servizi del 21 ottobre 2022 e rilasciava l'autorizzazione *ex art. 5 del d.l.n. 50/2022*.

11 - Con l'ordinanza n. 155 del 15 novembre 2022, veniva, altresì, accolta la richiesta di *"Voltura parziale alla Società Snam Rete Gas spa dell'autorizzazione relativamente al gasdotto di collegamento alla rete nazionale"*.

12 - Con provvedimento n. 169/2022 il Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del mar Tirreno Settentrionale autorizzava la Snam: i) all'anticipata occupazione delle aree demaniali marittime oggetto dell'istanza di concessione, ai fini della cantierizzazione ed allestimento del terminale e delle opere connesse; ii) all'utilizzazione delle aree demaniali marittime retrostanti la banchina nord del porto di Piombino, ai fini della cantierizzazione ed allestimento del terminale di rigassificazione.

13 - Avverso i predetti atti insorgeva il Comune di Piombino, con l'articolazione di nove motivi di doglianza, riconducibili, in via di estrema sintesi, alle seguenti tematiche che il Collegio scrutinerà, partitamente e nel dettaglio, nella parte in diritto: 1) all'assenza dei presupposti per sviluppare il procedimento in esenzione dalla VIA, con conseguente istanza di disapplicazione o rinvio pregiudiziale dell'art. 5 del d.l.n. 50/2022 per violazione della direttiva 2011/92/UE; 2) alla non corretta considerazione delle posizioni assunte in seno alla conferenza di servizi da parte dei vari enti coinvolti e mancato corretto recepimento di queste nelle risultanze provvedimenti conclusive della conferenza di servizi; 3) all'insussistenza dei presupposti fattuali su cui si fonderebbe la procedura in questione (in particolare, l'area di Piombino non sarebbe già pronta per accogliere il rigassificatore e non sarebbe idonea ad assicurare l'entrata in esercizio per marzo 2023; mancherebbe, oltre tutto, l'individuazione del sito per l'ubicazione *"offshore"*); 4) al mancato assolvimento di alcune delle condizioni imposte ai fini della definizione della procedura, quale la permanenza dell'operatività della banchina nord in presenza della FSRU; 5) alla carenza del rapporto di sicurezza, con correlato doveroso diniego da parte del Comitato

Tecnico Regionale (di seguito anche “CTR”) del nulla osta di fattibilità (di seguito anche “NOF”); 6) alla mancanza di una completa e accurata valutazione di impatto sanitario dell’intervento (di seguito anche “VIS”); 7) alla mancata considerazione dell’interferenza dell’intervento con le opere di bonifica già programmate per il sito di Piombino; 8) all’inadeguata considerazione delle rappresentate incidenze urbanistiche dell’intervento; 9) all’illegittimità dell’autorizzazione all’anticipata occupazione delle aree demaniali.

14 - La Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Commissario, il Ministero dell’Ambiente e della sicurezza energetica (MASE), il Ministero delle Imprese e del Made in Italy (già MISE), il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Toscana e la Snam FSRU Italia s.r.l. (di seguito anche “Snam”), la Snam Rete Gas s.p.a. e la Snam s.p.a. si costituivano in resistenza al ricorso, controdeducendo in modo articolato alle censure ivi dedotte e concludendo per la sua inammissibilità e infondatezza.

15 - Con atto depositato il 16 dicembre 2022 l’Unione Sindacale di base proponeva un intervento *ad adiuvandum*, a sostegno dei motivi di ricorso proposti dal Comune.

16 - Con Ordinanza 7917 del 21 dicembre 2022 veniva respinta l’istanza cautelare proposta a corredo del ricorso per difetto del *fumus boni juris* e del *periculum in mora*.

17 - Con atto depositato il 10 gennaio 2023, il Comune di Piombino proponeva un primo atto di motivi aggiunti, gravando l’ordinanza n. 167 del 9 dicembre 2022, con cui il Commissario aveva concesso alla Snam una proroga di 100 giorni per la presentazione del progetto integrativo di ricollocazione della FSRU in un sito *off-shore* nonché per la presentazione del progetto di dismissione della FSRU dal porto di Piombino. Venivano, altresì, impugnate: i) la nota ricevuta dalla ricorrente il 16 dicembre 2022, con cui la Snam aveva comunicato, ai sensi e per gli effetti dell’art. 245 del d. lgs n. 152/2006, il riscontrato superamento delle concentrazioni soglia di contaminazione (di

seguito anche “CSC”) dei parametri zinco e arsenico; e ciò nella parte in cui il gestore aveva ritenuto non sussistere le condizioni per procedere all’attuazione di misure di prevenzione trattandosi di superamenti diffusi; ii) la nota n. 24434 del 10 novembre 2022, a firma del Ministro della Transizione Ecologica, di riscontro ai chiarimenti richiesti in data 26 settembre 2022 dalla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea in ordine al procedimento di esenzione dalla VIA.

17.1 - Il Comune ricorrente rinnovava, poi, anche in ragione dei nuovi vizi e delle nuove ragioni proposte con i motivi aggiunti, l’impugnazione avverso tutti gli atti censurati con il ricorso introduttivo.

18 - Con atto depositato l’11 gennaio 2023, il Comune di Piombino formulava istanza istruttoria *ex artt.* 63, comma 2 e 64, comma 3 del cod.proc.amm., al fine di acquisire agli atti di causa, alcuni documenti ritenuti rilevanti ai fini del decidere e in particolare: i) le note del 26 settembre 2022, con le quali la Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea aveva richiesto una serie di chiarimenti in ordine al procedimento di esenzione dalla VIA; ii) di ogni eventuale ulteriore scambio di corrispondenza intercorso tra la Commissione europea e lo Stato italiano in relazione al procedimento in questione.

18.1 - Con ordinanza n. 467 del 20 gennaio 2023, il presidente di questa Sezione accoglieva la predetta istanza.

18.2 – Il 1° febbraio 2023, il Commissario, in adempimento al decreto presidenziale istruttorio, depositava la pertinente documentazione.

19 - Con atto depositato il 3 febbraio 2023 proponevano intervento *ad adiuvandum* la W.W.F. Italia Onlus e la Greenpeace Italia ONLUS.

19.1 - Tali associazioni, in particolare, deducevano la violazione dell’art. 6, comma 11, del d. lgs n. 152/2006, evidenziando che il progetto depositato dalla società proponente non conteneva alcuna documentazione riguardante la fase *off-shore*, pur costituendo questa un momento fondamentale del ciclo di

vita dell'opera, i cui impatti ambientali sarebbero stati pretermessi nell'autorizzazione unica.

Ulteriormente, le intervenienti si dolevano del fatto che le opere di collegamento della FSRU alla rete nazionale del gas pregiudicherebbero e interferirebbero con l'esecuzione e il completamento della bonifica dell'area "sito di interesse nazionale" (di seguito anche "SIN"), in violazione dell'art. 242-ter del d. lgs n. 152/2006 e del decreto direttoriale DG RIA 30 marzo 2021 n. 46.

Infine, tali ONLUS deducevano anche la mancata predisposizione della valutazione d'impatto sanitario (di seguito anche "VIS"), in coerenza con le Linee Guida del Ministero della Sanità adottate con d.m. del 27 marzo 2019, contestando anche il fatto che il parere dell'Istituto Superiore di Sanità (di seguito anche "ISS") reso il 20 settembre 2022 e richiamato dal Commissario, potesse qualificarsi come favorevole, sostanziandosi questo in dodici prescrizioni ritenute insufficienti a sanare le omissioni e le affermate violazioni delle linee guida ministeriali sulla VIS.

20 – Nel frattempo, parallelamente al procedimento commissariale, conclusosi con l'ordinanza commissariale n. 140/2022, l'11 agosto 2022 la Snam presentava l'istanza per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale (di seguito anche "AIA") e il relativo procedimento veniva avviato il 19 agosto 2022.

Con nota del 20 dicembre 2022 la Commissione Istruttoria AIA-IPPC trametteva al MASE il parere istruttorio conclusivo (di seguito anche "PIC") del 15 dicembre 2022, approvato all'unanimità dei presenti nella riunione del 13 dicembre 2022, cui aveva partecipato anche il rappresentante del Comune.

Con nota del 29 dicembre 2022 l'ISPRA trametteva al MASE la proposta del Piano di monitoraggio e controllo (di seguito anche "PMC") del 27 dicembre 2022.

Con nota del 18 gennaio 2023, la Regione Toscana rendeva il proprio parere favorevole sul PIC, segnalando che *"Con particolare riferimento a quanto previsto*

dall'art. 29 sexies, comma 8 del D.Lgs.152/06 all'esito dell'istruttoria per la valutazione del rapporto definitivo di sicurezza ai sensi dell'art. 17 del D.Lgs.105/2015 dovrà essere valutata l'eventuale necessità di armonizzare le condizioni della presente autorizzazione alle prescrizioni ai fini della sicurezza e della prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti.”.

A tale parere era allegato il contributo dell'ARPAT del 13 gennaio 2023, in merito alla proposta di PMC del 27 dicembre 2022.

Il 19 gennaio 2023 si teneva la conferenza di servizi, che si esprimeva favorevolmente al rilascio dell'AIA, alle condizioni contenute nel PIC e nel PMC nonché in conformità al parere che il RUAS aveva reso in pari data, tenuto conto del parere delle varie Amministrazioni competenti in materia.

21 – Avverso tali atti insorgeva il Comune di Piombino con il secondo atto di motivi aggiunti, depositato il 14 febbraio 2023. Tale gravame, in particolare, era rivolto avverso: i) gli atti endoprocedimentali dell'istruttoria per il rilascio dell'AIA e verso il verbale della seduta del 19 gennaio 2023 della conferenza di servizi; ii) avverso l'ordinanza commissariale n. 140/2022, censurata in relazione ad aspetti concernenti la verifica di ottemperanza alle prescrizioni;

22 – In vista dell'udienza pubblica, tutte le parti nonché l'Unione Sindacale di Base depositavano documenti, memorie e repliche: mentre le parti resistenti e la parte controinteressata controdeducevano in modo puntuale sul ricorso originario e sul primo atto di motivi aggiunti, il ricorrente e l'Unione Sindacale di base articolavano e puntualizzavano le loro tesi.

22.1 - All'udienza pubblica dell'8 marzo 2023, la discussione del merito veniva rinviata all'udienza pubblica del 5 luglio 2023, considerata la necessità di garantire alle resistenti e alla parte controinteressata i termini a difesa *ex art.* 71 del cod.proc.amm. in relazione al secondo atto di motivi aggiunti.

23 – Il procedimento per il rilascio dell'AIA proseguiva. A seguito dei *test* effettuati dalla Snam, di cui alla nota dell'8 marzo 2023 e alla relazione del 27 marzo 2023, emergeva l'esigenza di introdurre modifiche al PIC del 15 dicembre 2022, limitatamente alla sola prescrizione n. 16, con conseguente adeguamento del PMC del 27 dicembre 2022.

Le succitate modifiche erano oggetto della riunione della Commissione Istruttoria AIA-IPPC del 28 marzo 2023, in esito alla quale veniva dato mandato al referente del Gruppo Istruttore di apportare le modifiche concordate e puntualmente indicate.

Con e-mail del 30 marzo 2023 era trasmessa la bozza di PIC aggiornato ed era illustrato il metodo scelto per la definizione del flusso di massa quadrimestrale, richiesta nella riunione del Gruppo Istruttore del 28 marzo 2023.

Il 7 aprile 2023 la Commissione Istruttoria AIA-IPPC trasmetteva al MASE il nuovo PIC del 6 aprile 2023, mentre il nuovo PMC del 14 aprile 2023, aggiornato alle modifiche del PIC, veniva trasmesso dall'ISPRA in pari data.

24 – Era, poi, depositato il terzo atto di motivi aggiunti, volto ad attingere: i) l'ordinanza commissariale del 17 marzo 2023, n. 18, con cui era stato ulteriormente prorogato al 26 giugno 2023 il termine assegnato alla Snam per la presentazione del progetto di ricollocazione della FSRU Golar Tundra; ii) l'ordinanza dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino (di seguito anche "UCM") del 17 marzo 2023, n. 38, avente ad oggetto "*manovra di ingresso FSRU – disciplina darsena nord*" e una serie di atti endoprocedimentali ad essa preordinati; iii) la nota dell'UCM del 26 marzo 2023, n. 3763, con cui l'UCM aveva risposto alla diffida inviata dall'Unione Sindacale di Base il 21 marzo 2023; iv) ulteriori atti endoprocedimentali dell'istruttoria per il rilascio dell'AIA, fra cui quelli sulla cui base veniva stato dato incarico al gruppo istruttore di modificare il PIC del 15 dicembre 2022.

25 – Frattanto, il procedimento per il rilascio dell'AIA procedeva ulteriormente. In vista della Conferenza di servizi del 27 aprile 2023 pervenivano:

- il parere della Regione Toscana del 21 aprile 2023, con cui veniva espresso "*in accordo con ARPAT, parere positivo*", allegando il contributo dell'ARPAT del 21 aprile 2023, contenente alcune osservazioni;

- il parere positivo del RUAS del 27 aprile 2023, confermativo del precedente parere unico statale del 19 gennaio 2023;
- il parere negativo del Comune di Piombino del 26 aprile 2023.

Alla Conferenza di servizi del 27 aprile 2023 venivano esaminate le modifiche introdotte al PIC e al PMC ed illustrati i pareri pervenuti.

Per quanto riguarda il nuovo PIC del 6 aprile 2023, il referente della Commissione AIA ribadiva che le modifiche introdotte avevano riguardato la sola prescrizione n. 16, cui era stata aggiunta la prescrizione n. 16a, chiarendo che *“in relazione ai regimi di funzionamento dei motori, la prescrizione è rimasta invariata relativamente ai parametri NO_x e polveri, mentre è stata aggiornata con riferimento al solo parametro CO come di seguito riportato:*

- *il valore orario in concentrazione di 240 mg/Nm³ per il parametro CO si applica al di sopra del 75% del carico;*
- *è stata inserita la prescrizione 16a) che regola un flusso di massa pari a 140 t/quadrimestre considerando il valore complessivo, calcolato come sommatoria dei contributi dei motori, al di sopra del 20% del carico.*

Pertanto l'integrazione alla prescrizione n. 16 consiste di fatto nell'indicazione della modalità di verifica della conformità del limite come valore orario in concentrazione di 240 mg/Nm³ per il parametro CO.

La fissazione di un flusso quadrimestrale in massa è finalizzata cautelativamente a contenere l'emissione complessiva del parametro CO quando i motori sono al di sopra del 20% del carico (.....) ...precisa che il parametro CO è un parametro di processo ambientalmente meno rilevante rispetto ai parametri polveri e NO_x, tanto è vero che le stesse BAT Conclusions prevedono un valore emissivo “a titolo indicativo” e calcolato su base annua. (.....) conferma che, come riportato nella prescrizione n. 19, il Gestore dovrà presentare un programma per la riduzione della concentrazione di NO_x, CO e polveri sulla base dei risultati dei monitoraggi in continuo”.

Riguardo ai contributi pervenuti, la Conferenza di servizi concordava che *“siano considerati nel decreto e rimandati al riesame previsto nella prescrizione n. 19 del PIC.”*, prescrizione nella quale si prevede che *“(19) Il Gestore entro quattro mesi*

dall'entrata in esercizio della FSRU dovrà presentare un programma per la riduzione della concentrazione di NO_x, CO e polveri corredato da relativo cronoprogramma sulla base dei risultati dei monitoraggi in continuo condotti per i suddetti parametri. Tale documentazione dovrà contenere inoltre un report relativo ai flussi di massa orari effettivi di NO_x senza considerare l'eventuale correzione per il tenore di ossigeno e la velocità di espulsione dei fumi. Tale documentazione sarà oggetto di valutazione da parte dell'Autorità competente per l'eventuale ridefinizione dei limiti emissivi.”

In conclusione, la Conferenza di servizi confermava il parere favorevole al rilascio dell'AIA, con l'aggiornamento del PIC del 6 aprile 2023 e del PMC del 14 aprile 2023.

Con decreto n. 145 del 3 maggio 2023, il MASE rilasciava l'AIA per l'esercizio del terminale FSRU presso il porto di Piombino: i) per una durata pari a tre anni, analogamente a quanto già previsto nell'Ordinanza commissariale n. 140/2022; ii) nel rispetto delle prescrizioni e delle condizioni recate dal PIC del 6 aprile 2023 e dal PMC del 14 aprile 2023, nonché di quelle inserite nel decreto medesimo.

26 – Seguiva la proposizione del quarto atto di motivi aggiunti, avverso: i) di ulteriori atti endoprocedimentali dell'istruttoria volta al rilascio dell'AIA; ii) del decreto del MASE n. 145/2023, con cui era stata rilasciata l'AIA (di seguito anche il “decreto AIA”), ivi inclusi il PIC e il PMC; iii) dell'ordinanza dell'UCM del 3 maggio 2023, recante l'approvazione del “Regolamento attività del terminale FSRU Piombino” e l'abrogazione dell'ordinanza del 17 marzo 2023, n. 38; iv) dell'ordinanza commissariale del 9 maggio 2023, n. 32 avente ad oggetto l'avvio del procedimento, l'indizione e la convocazione di una nuova conferenza di servizi per il rilascio dell'autorizzazione alle ottimizzazioni progettuali dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe.

27 - In vista dell'udienza pubblica, tutte le parti nonché l'Unione Sindacale di Base depositavano documenti, memorie e repliche: mentre le parti resistenti e la parte controinteressata controdeducevano in modo puntuale sul secondo,

sul terzo e sul quarto atto di motivi aggiunti, il ricorrente e l'Unione Sindacale di Base articolavano e puntualizzavano le loro tesi.

In particolare, venivano versati in giudizio documenti comprovanti: i) il rilascio del parere del CTR sul rapporto definitivo di sicurezza; ii) l'individuazione di una località nel Mar Ligure quale destinazione *off shore* della FSRU, una volta scaduto il triennio trascorso nel porto di Piombino.

28 – All'udienza pubblica del 5 luglio 2023, su istanza del ricorrente, che faceva riferimento alla necessità di presentare ulteriori motivi aggiunti per censurare il parere positivo sul rapporto definitivo di sicurezza, la causa veniva ulteriormente rinviata all'udienza pubblica del 20 dicembre 2023.

29 – Interveniva il quinto atto di motivi aggiunti, con cui il Comune di Piombino impugnava: i) il parere conclusivo del Comitato Tecnico Regionale (di seguito anche "CTR") sul Rapporto di Sicurezza Definitivo ("RdSD") presentato dalla Snam; ii) il verbale della conferenza dei servizi del 10 luglio 2023, relativo al procedimento di approvazione del progetto di ottimizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe; iii) la delibera della Giunta Regionale Toscana n. 834 del 17 luglio 2023, espressiva dell'intesa sul rilascio dell'autorizzazione unica da parte del Commissario di governo inerente l'istanza relativa alla ottimizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, senza aver accertato se le prescrizioni poste nel "*memorandum*" allegato alla DGR n. 1210, che avrebbero in tesi costituito la *condicio sine qua non* per l'entrata in esercizio della FSRU, fossero state effettivamente ottemperate (e in tesi ciò non sarebbe avvenuto).

30 – Seguiva, infine, il sesto atto di motivi aggiunti, con cui il Comune di Piombino impugnava l'Ordinanza commissariale n. 57 del 27 luglio 2023, recante il rilascio dell'autorizzazione dell'art. 5 del d.l. 50/2022 relativamente alla modifica dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, riproponendo le censure già dedotte con il quinto atto di motivi aggiunti.

31 – In vista dell'udienza pubblica, tutte le parti nonché l'Unione Sindacale di Base depositavano documenti, memorie e repliche: mentre le parti resistenti

nonché la parte controinteressata controdeducevano in modo puntuale sui quinti e sesti motivi aggiunti, il ricorrente e l'Unione Sindacale di Base articolavano e puntualizzavano le loro tesi.

32 – All'udienza pubblica del 20 dicembre 2023, uditi gli avvocati come da verbale, la causa è stata finalmente assunta in decisione.

33 - Il Collegio è chiamato in via preliminare, e al fine di perimetrare correttamente il contraddittorio, ad analizzare le eccezioni di inammissibilità, formulate sia dalla Regione Toscana che dalla parte resistente, relativamente agli interventi *ad adiuvandum* proposti rispettivamente dall'Unione Sindacale di base "USB" nonché dalla W.W.F. Italia Onlus e dalla Greenpeace Italia ONLUS.

Le eccezioni sono in parte fondate.

33.1 – Lo sono quanto al Sindacato USB. Quest'ultimo, infatti, nell'atto d'intervento ha rappresentato di essere organizzazione sindacale che, tra le proprie finalità statutarie, si propone la tutela dei diritti "*dei lavoratori, dei disoccupati e dei pensionati, i loro interessi economici e sociali, la loro dignità morale e professionale*", per poi sostenere il proprio interesse all'intervento in ragione di un paventato danno alla continuità produttiva e occupazionale di JSW Steel Italy Piombino s.p.a., con particolare riferimento alle problematiche afferenti all'utilizzo della banchina nord del porto e sostanziare il proprio interesse all'intervento in ragione degli "*effetti collaterali legati alla realizzazione del rigassificatore sui lavoratori della JSW Steel Style*".

Osserva il Collegio, tuttavia, che, come correttamente eccepito dall'Amministrazione regionale, l'intervento in questione non si pone a tutela di interessi propri ed esclusivi dell'associazione né tanto meno di un interesse comune e omogeneo di tutti i soggetti rappresentati dall'USB, bensì a tutela degli interessi di alcuni soltanto di tali soggetti, e nello specifico dei lavoratori della JSW Steel Style.

Senonché, non v'è chi non veda come tali interessi pertengono esclusivamente ad una porzione dei soggetti rappresentati dall'Unione

Sindacale in parola e non si correla ad un interesse omogeneo degli iscritti che, alla luce dello stesso statuto associativo, annovera una ben più ampia platea di soggetti.

Pertanto, alla luce delle composite e variegate componenti dei soggetti rappresentati, ben è ipotizzabile una potenziale conflittualità all'interno del complessivo novero dei soggetti rappresentati dal sindacato.

Basti all'uopo considerare la posizione rivestita dai soggetti -ad esempio disoccupati iscritti al sindacato- che ben potrebbero nutrire un contrapposto interesse alla messa in esercizio della FSRU.

Secondo un consolidato orientamento della giurisprudenza, *"...la legittimazione attiva di associazioni rappresentative di interessi collettivi deve corrispondere ai limiti delle finalità statutarie dell'associazione e, cioè, che la produzione degli effetti del provvedimento controverso si risolva in una lesione diretta del suo scopo istituzionale, e non della mera sommatoria degli interessi imputabili ai singoli associati; il che vuole anche dire che l'interesse tutelato con l'azione giurisdizionale sia comune a tutti gli associati, per questo riuniti in un'associazione, aprendosi altrimenti conflitti interni all'associazione stessa, il che implicherebbe automaticamente il difetto del carattere generale e rappresentativo della posizione azionata in giudizio"* (Cons. Stato, sent, Ad.Plen., n. 9/2015).

È stato anche rilevato che *"La legittimazione delle associazioni di categoria è collegata alla tutela degli interessi collettivi costituiti dalla sintesi unitaria delle posizioni individuali in una posizione autonoma e differenziata unitariamente imputabile all'ente esponenziale. Alla stregua dei rilievi che precedono l'azione proposta non caratterizzata dalla ricorrenza di un interesse collettivo unitario, risulta inammissibile (Cons. St., sez. V, n. 4480/2010)..."* (cfr. C.G.A. in sede consultiva, Adunanza delle Sezioni riunite del 13 marzo 2018, parere n. 167/2018; nello stesso senso, T.A.R. Sicilia, III, n. 277/2019).

Recentemente, il Consiglio di Stato ha, altresì, osservato proprio con riferimento all'intervento *ad adiuvandum* di un'associazione sindacale, che *"...Costituisce, infatti, orientamento consolidato quello secondo cui le associazioni sindacali (e, più in generale, le associazioni di categoria) sono legittimate a stare (locus standi) in sede*

giurisdizionale (mediante la proposizione del ricorso o l'intervento in giudizio) solo quando venga invocata la lesione di un interesse omogeneo comune all'intera categoria, e non anche quando si verta su questioni concernenti singoli iscritti ovvero su questioni capaci di dividere la categoria in posizioni contrastanti, atteso che l'interesse collettivo dell'associazione sindacale deve identificarsi con l'interesse di tutti gli appartenenti alla categoria unitariamente considerata e non con interessi di singoli associati o di gruppi di associati. Se, infatti, si riconoscesse all'associazione di categoria la legittimazione ad agire anche in questi ultimi casi, si avrebbe una vera e propria sostituzione processuale in violazione dell'art. 81 cod. proc. civ., secondo cui nessuno può far valere in giudizio in nome proprio un diritto altrui, fuori dei casi espressamente previsti dalla legge (v. ex plurimis, Cons. Stato, Ad. plen. , n. 9 del 2015; sez. III, nn. 2150 del 2015, 3164, 2682, 1787 e 97 del 2014; sez. V, n. 3033 del 2013 e sez. IV, n. 2150 del 2011; Sez. VI, n. 1712 del 2017)..." (cfr. Consiglio di Stato, sent. Ad. Plen. n. 4/2019, punto 16 e, ancor più di recente, T.A.R. Sicilia, Palermo, III, n. 633/2021).

Conclusivamente sul punto, deve essere dichiarato inammissibile l'intervento *ad adiuvandum* proposto dall'Unione Sindacale di Base.

33.2 – Le stesse conclusioni di inammissibilità non valgono, invece, per l'intervento *ad adiuvandum* proposto dal WWF Italia Onlus e dalla Greenpeace Italia Onlus, con il quale si assume, in sintesi, che il progetto autorizzato risulterebbe idoneo a mettere a rischio l'ambiente, gli ecosistemi e la pubblica incolumità.

Al riguardo, tenuto conto delle finalità statutarie perseguite dalle citate associazioni (cfr. “*la tutela e la valorizzazione della natura e dell'ambiente*”-cfr.art. 4 dello Statuto del WWF; la “*conservazione dell'ambiente*”-cfr. art. 3 dello Statuto della Greenpeace, previsioni queste entrambe riportate nelle premesse dell'atto di intervento), il Collegio ravvisa elementi idonei a ritenere sussistente la loro legittimazione all'intervento, se non altro in considerazione dell'interesse di fatto, ravvisabile in capo alle stesse, nell'ambito inciso dagli atti avversati (cfr. in tal senso T.A.R. Lazio, Roma, III, n. 8219/2023: cfr. nello stesso senso Cass., SS.UU., n. 18493/2021; id., e Cass. SS.UU. n. 21740/2019).

Di qui l'ammissibilità dell'intervento *ad adiuvandum* spiegato dal WWF Italia Onlus e dalla Greenpeace Italia Onlus.

34 – Ciò posto, il Collegio non può esimersi dal rilevare la frequente e reiterata adozione, da parte del ricorrente, a fronte di un ricorso principale, di ben sei motivi aggiunti e di sei ulteriori atti processuali fra memorie e repliche, di modalità redazionali ed espositive che – al di là del formale ossequio del decr. pres. n. 9103/2022 nella parte in cui ha accordato al ricorrente la possibilità di contenere l'impugnativa in 50 pagine, limitandola però espressamente al solo ricorso introduttivo – risultano non coerenti: i) con i canoni previsti nel decreto del Presidente del Consiglio di Stato n. 167/2016 (si considerino, fra l'altro, la mancata redazione del sommario e della sintesi dei motivi, l'impaginazione, la tipologia del carattere nonché il numero delle parole per pagina e la spaziatura adottati); ii) e comunque col principio di sinteticità degli atti di cui all'art. 3, co. 2 del cod.proc.amm.; ciò in relazione alla struttura redazionale dei motivi di alcuni atti di gravame, spesso ripetitivi e aventi una struttura logica frammentaria, nonché una formulazione a tratti eccessivamente tecnicistica, in quanto meramente riproduttiva di ampi passi di studi e di perizie redatti da consulenti di parte, senza alcuno sforzo di sintesi e di semplificazione, nonché di chiarificazione finanche dei termini e del lessico specialistici.

E tale sforzo di sintesi e di chiarificazione sarebbe stato vieppiù necessario e apprezzato, ove si considerino: i) il carattere specialistico della tematica oggetto di controversia; ii) la pluralità interdisciplinare dei vari aspetti trattati; iii) la sottoposizione della causa al c.d. rito abbreviato, caratterizzato dalla marcata concentrazione dei tempi per la sua trattazione e definizione.

Ora, il Collegio è cosciente che la violazione delle predette regole e dei predetti principi comporta, secondo l'interpretazione del Consiglio di Stato (cfr. *ex multis* Cons. St., V, n. 2190/2018) la degradazione della parte eccedentaria dell'atto “*a contenuto che il giudice ha la mera facoltà di esaminare*”, in

coerenza con il tenore del quinto comma dell'articolo 13-*ter* delle disposizioni di attuazione del cod.proc.amm..

Nondimeno, il Collegio procederà ugualmente all'esame di tutti i motivi di ricorso, tenuto conto della rilevanza degli interessi coinvolti nella vicenda e del fatto che le controparti processuali si sono comunque difese su tutte le censure dedotte negli atti di gravame. Peraltro, della violazione del principio di sinteticità degli atti processuali terrà debito conto ai fini della regolazione delle spese di lite.

35 - Venendo al merito, il ricorso e i mezzi proposti con tutti gli atti di motivi aggiunti vanno respinti in quanto sono complessivamente infondati.

E tale infondatezza induce il Collegio - eccezion fatta per talune specifiche censure – a fare applicazione generale del principio della “ragione più liquida”, prescindendo dall'esame delle numerose eccezioni di inammissibilità e di improcedibilità dei gravami sollevate dalle parti resistenti nonché dalla parte resistente, pur risultando alcune di esse tutt'altro che evanescenti.

Metodologicamente, il Collegio intende precisare che procederà all'esame del ricorso originario e dei vari atti di motivi aggiunti, procedendo alla trattazione congiunta soltanto dei motivi aventi struttura unitaria e integrata (ad es. quelli con cui sono stati gravati atti successivi per gli stessi motivi o quelli che hanno attinto segmenti di un'unica sequenza procedimentale) e mantenendo, per il resto, l'ordine dei mezzi adottato dal ricorrente; e ciò in quanto i vari atti di motivi aggiunti hanno seguito la scansione procedimentale, che ha condotto al rilascio dell'autorizzazione unica, dell'AIA e gli sviluppi successivi, censurando i vari atti espressivi dei passaggi procedurali nel tempo intervenuti.

36 - Il Collegio deve innanzitutto procedere alla trattazione congiunta, vista la loro stretta connessione logica, del primo motivo del ricorso originario, dei mezzi primo e secondo del primo atto di motivi aggiunti e del secondo mezzo del terzo atto di motivi aggiunti.

Con tali mezzi il ricorrente ha censurato che:

- l'esenzione dalla VIA per il progetto del rigassificatore di Piombino sarebbe derivata dall'introduzione di una norma violativa dell'ordinamento sovranazionale (cfr. l'art. 5, commi 3 e 14-*bis* del d.l. n. 50/2022 conv. in l. n. 91/2022), che avrebbe introdotto una deroga alla VIA di portata generale e indiscriminata, per una intera categoria di progetti -ivi comprese le eventuali prescrizioni, modifiche sostanziali o localizzazioni alternative sopravvenute durante il procedimento di autorizzazione; detta norma si porrebbe in chiara e diretta violazione dell'art. 2 par. 4 della Dir. 2014/52/UE, così come interpretato dalla Comunicazione della Commissione UE C386/05 del 14 novembre 2019;
- il Commissario non sarebbe competente a disporre l'esenzione dalla VIA, atto che spetterebbe, ai sensi dell'art. 6, comma 11 del d.lgs n. 152/2016, al Ministro della transizione Ecologica, previo parere del Ministero della Cultura;
- il Commissario stesso, in asserita violazione dell'art. 6 comma 11 citato, non si sarebbe curato di verificare il rispetto degli obiettivi della normativa nazionale ed europea in materia di VIA, non avrebbe esaminato l'opportunità di svolgere altre forme di valutazione e non avrebbe messo a disposizione del pubblico le informazioni relative alla decisione di esenzione dalla VIA e le ragioni per cui la stessa è stata concessa, né avrebbe fornito alla Commissione alcuna informazione in ordine ai motivi posti a base dell'esenzione;
- la valutazione del progetto sarebbe stata illegittimamente frazionata, in violazione degli obiettivi della normativa nazionale ed europea in materia di VIA, in quanto mentre il progetto depositato dalla Snam avrebbe una durata di 25 anni, legata all'intero ciclo di vita dell'opera (che ricomprende, dunque, anche tutta la fase *offshore*), esso sarebbe tuttavia sprovvisto di tutta la documentazione riguardante proprio la fase *offshore*, i cui impatti ambientali non sarebbero stati, dunque, minimamente valutati;
- le ordinanze commissariali nn. 167/2022 e 18/2023 avrebbero, in violazione delle surrichiamate disposizioni, concesso alla Snam due successive proroghe per la presentazione del progetto integrativo di ricollocazione della FSRU in

un sito *offshore* nonché per la presentazione del progetto di dismissione della FSRU dal porto di Piombino;

- dalla corrispondenza versata in giudizio dall'Avvocatura dello Stato sarebbe emerso che; i) la Commissione Europea avrebbe chiesto una serie di chiarimenti in ordine al procedimento di esenzione dalla VIA; ii) tale richiesta di chiarimenti sarebbe stata riscontrata in un momento successivo al rilascio dell'autorizzazione unica, senza informare la Commissione del previo rilascio dell'autorizzazione e riportando circostanze non veritiere quanto agli impatti dell'opera.

36.1 - Tali doglianze, che in ragione dell'evidente omogeneità contenutistica e logica possono essere scrutinate unitariamente, sono infondate.

E tale infondatezza esime il Collegio, in ragione del principio della "ragione più liquida" dal soffermarsi sull'eccezione preliminare d'inammissibilità sollevata dalla Snam, lì dove ha evidenziato che: i) l'esenzione dalla VIA sarebbe stata esplicitata per la prima volta nell'ordinanza commissariale n. 97 del 20 luglio 2022, non gravata dal ricorrente; ii) che, pertanto l'ordinanza n. 140/2022, oggi impugnata, risulterebbe essere atto meramente consequenziale.

36.2 – Sulla questione il Collegio ritiene che la disamina della normativa di riferimento, in uno con le risultanze documentali, diano evidenza del fatto che l'Amministrazione resistente si sia mossa all'interno dell'alveo della disciplina applicabile.

36.2.1 - Con riguardo all'*iter* procedimentale seguito, infatti, occorre avere riguardo -in primo luogo- al dettato dell'articolo 6, comma 11, del d. lgs n. 152/2006, riproduttivo del disposto dell'articolo 2, paragrafo 4, della c. d. Direttiva VIA.

Negli eccezionali casi in cui si intenda esentare un determinato progetto dalla procedura di VIA, la norma prevede che *"il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare: a) esamina se sia opportuna un'altra forma di valutazione; b) mette a disposizione del pubblico coinvolto le informazioni raccolte con le altre forme di valutazione"*

di cui alla lettera a), le informazioni relative alla decisione di esenzione e le ragioni per cui è stata concessa; c) informa la Commissione europea, prima del rilascio dell'autorizzazione, dei motivi che giustificano l'esenzione accordata fornendo tutte le informazioni acquisite”.

Il tenore letterale della norma interna in questione, perfettamente in linea con il dettato della direttiva, offre evidenza del fatto che:

- il rilascio dell'autorizzazione al progetto è condizionato alla previa informativa da inoltrare alla Commissione e non all'eventuale rilascio di alcun provvedimento autorizzativo;
- è rimesso al vaglio discrezionale dell'Amministrazione procedente l'opportunità di operare un'alternativa forma di valutazione dell'impatto ambientale.

Nel caso in questione, l'informativa prevista dall'art. 2, comma 4 lett. c) è stata resa dal Ministero della Transizione Ecologica con la nota inviata alla Commissione Ambiente dell'Unione Europea n. 318656 in data 12 agosto 2022, e dunque prima che il progetto in questione venisse approvato.

D'altronde, la disciplina comunitaria, nel riferirsi a situazioni eccezionali ricollegabili anche alla particolare urgenza della realizzazione dei progetti che giustificano l'esenzione dalla VIA, non a caso, ha previsto un obbligo di previa informativa e non una fase di “*stand still*” fino all'acquisizione di un formale atto assenso da parte della Commissione.

La stessa disamina del documento di orientamento relativo all'applicazione delle esenzioni ai sensi della richiamata Direttiva 2011/92/UE offre evidenza del fatto che l'esenzione di cui all'art. 2, par. 4, relativa ai casi eccezionali, è stata applicata in tre casi e in tutti “*l'urgenza del progetto era tale che l'impossibilità di portarlo avanti sarebbe stata contraria all'interesse dei cittadini e avrebbe rappresentato una minaccia alla stabilità politica, amministrativa o economica e alla sicurezza*” (cfr punto 3.7.).

In tale contesto, dunque, proprio l'immanente urgenza di dare corso al progetto, da un lato, legittima lo Stato membro all'approvazione del medesimo una volta data mera informazione alla Commissione, dall'altro, ovviamente,

espone il medesimo Stato ad eventuali conseguenze (financo l'avvio del procedimento d'infrazione), ove l'esenzione sia stata disposta in assenza dei presupposti fissati dalla normativa sovranazionale.

All'esito dell'informativa, pertanto, lo Stato (ove soddisfatti anche i requisiti a) e b) del comma 4, art. 2 della direttiva in discorso) è abilitato a dar corso all'approvazione del progetto.

36.2.2 - Il carattere non "bloccante" del vaglio operato dagli organi della Commissione Europea si apprezza ove la suddetta procedura venga raffrontata con quella afferente all'*iter* correlato alla disciplina dei cd. "aiuti di Stato".

In tale ultima fattispecie solo la Commissione può dichiarare una misura compatibile con il mercato interno. In capo allo Stato membro incombe un obbligo di notifica (e non di mera informativa) alla Commissione e, in ragione dell'obbligo collaborativo che incombe in capo a questo in un ambito affidato alla competenza esclusiva dell'UE, vige in capo al medesimo Stato proprio un "obbligo di *stand-still*", cioè l'obbligo di notificare alla suddetta Commissione le misure di aiuto di Stato, affinché questa possa effettuare una valutazione in merito alla compatibilità con il mercato interno e di astenersi dall'erogare tale aiuto fintanto che la Commissione non si sia pronunciata.

Tale procedura appare dunque ben differente da quella all'esame del Collegio.

36.2.3 - Le ulteriori interlocuzioni intervenute, consistenti nella richiesta di chiarimenti e nella trasmissione delle eventuali integrazioni, una volta ritenute nel complesso soddisfattive, non possono -in assenza di una diversa specifica normativa- che ricondursi retroattivamente all'iniziale comunicazione fornita alla Commissione, contribuendo alla definizione dell'*iter* procedimentale.

36.3 - Non può, peraltro, non assumere dirimente rilievo il fatto che, con la nota del 20 dicembre 2022 n. 8844502 (all. 28 prodotto dalla Snam il 20 dicembre 2022), non già un semplice impiegato ma il soggetto preposto alla Direzione Generale Ambiente della Commissione Europea, cioè all'unità operativa della Commissione competente in materia e già destinataria della

comunicazione da parte del Ministro, nel dare atto della disamina delle informazioni supplementari trasmesse dall'Italia, ha evidenziato che nei due specifici casi posti all'attenzione (Piombino e Ravenna), ha rilevato il rispetto del documento di orientamento della Commissione relativo all'applicazione delle esenzioni ai sensi della direttiva VIA (C/2019/8014, GU C 386 del 14 novembre 2019).

E tale nota legalmente adottata dall'articolazione organizzativa della Commissione competente *ratione materiae* non risulta essere stata oggetto di alcuna efficace contestazione in sede giurisdizionale da parte del ricorrente.

La determinazione assunta dalla D.G. Ambiente, d'altronde, in assenza di alcuna posizione con essa contrastante da parte della Commissione UE, può essere ragionevolmente ritenuta -al momento- espressiva della posizione di tale organo dell'Unione Europea.

36.4 - Non appare condivisibile neppure l'affermazione di parte ricorrente che rappresenta che la disciplina di cui all'art. 5 del d.l. n. 50/2022 avrebbe contemplato una esenzione generalizzata dalla VIA per una intera categoria di progetti, così ponendosi in contrasto con la norma sovranazionale.

Infatti, tale disciplina va tralucata alla luce della specificità dei progetti che hanno condotto alla nomina dei Commissari straordinari.

La normativa si riferisce in maniera selettiva e puntuale ad una singola e specifica tipologia progettuale e ciò esclude il fatto che la disciplina possa riferirsi ad un più ampio ambito categoriale.

La nomina del Commissario straordinario, responsabile della collocazione e messa in funzione dell'impianto, giunge, poi, a valle della verifica della corrispondenza del progetto alle specifiche considerate dalla disciplina primaria.

In altri termini, la norma ha inteso riferirsi a ben identificati progetti (quello di Piombino e di Ravenna) e in ciò è dato apprezzare, come già rilevato anche in sede cautelare, il chiaro contenuto emergenziale degli interventi che, già nella declaratoria di legge, appaiono connotati da uno spiccato grado di specificità,

collocandosi, dunque, all'interno dell'ambito applicativo dell'art. 2 comma 4 della Direttiva UE 2011/92 e ss.mm. e del documento di orientamento C/2019/8014, GU C 386 del 14 novembre 2019.

La natura specifica dei progetti cui al d.l. n. 50/2022 fa riferimento emerge anche alla luce del fatto che tale normativa è stata anticipata dall'atto d'indirizzo del 22 marzo 2023 n. 6980, con cui il Ministero per la Transizione Ecologica ha richiesto alla Snam di procedere alla sottoscrizione del contratto preliminare d'acquisto di una prima FSRU e allo sviluppo degli accordi per il noleggio di una seconda FSRU, unitamente al celere vaglio delle possibili localizzazioni.

La disciplina normativa in parola, dunque, si inserisce in un percorso ben delineato afferente a due specifici progetti (come detto Piombino e Ravenna), relativamente ai quali lo stesso art. 5 del d.l. n. 50/2022 contemplava l'emanazione dei d.P.C.M. di nomina dei commissari straordinari finalizzati all'attuazione delle iniziative.

36.5 - Avuto riguardo ai profili afferenti alla competenza in merito alla possibilità di disporre l'esenzione dalla VIA, il Collegio osserva come tale decisione vada ricondotta alla lettera del 9 agosto del 2022, con la quale proprio il Ministro della Transizione Ecologica ha provveduto ad informare la Commissione europea di tale esenzione dalla procedura di VIA.

Tale comunicazione è stata, poi, debitamente posta a disposizione del pubblico mediante la pubblicazione nella pertinente sezione del sito della Regione Toscana dedicata al Commissario Straordinario.

36.6 - Anche i profili di censura afferenti al mancato vaglio dell'opportunità di svolgere altre forme di valutazione e della mancata messa a disposizione del pubblico delle informazioni relative alla decisione di esenzione dalla VIA non colgono nel segno.

In primo luogo, deve osservarsi come la norma in questione rimetta al vaglio del competente Ministero l'opportunità di operare alternative forme di valutazione. La procedura in esenzione VIA, dunque, non impone

l'esperimento di un vaglio che supplisca alla mancanza della procedura di VIA.

Ulteriormente il Collegio osserva che la procedura autorizzativa ha visto il coinvolgimento dell'ISPRA e dell'ARPAT, che hanno avuto modo di sviluppare le opportune valutazioni in materia ambientale.

L'ISPRA ha, altresì, predisposto apposito documento tecnico, in cui: i) sono state indicate nel dettaglio e per ogni singolo comparto ambientale, le condizioni cui è subordinato il rilascio dell'autorizzazione; ii) sono state inserite le proposte di integrazione al Piano di Monitoraggio Ambientale (PMC).

Inoltre, la documentazione prodotta dalla Snam in fase di avvio d'istruttoria recava lo Studio Ambientale e il Piano di Monitoraggio. Tali documenti sono stati pubblicati e messi a disposizione del pubblico per la presentazione di eventuali osservazioni.

Anche la disamina delle schede afferenti alle osservazioni formulate offre evidenza dello scrupoloso vaglio dei vari aspetti coinvolti dal progetto in esame.

In particolare tutte le 87 osservazioni suddivise per macro-temi, sono state esaminate dalle strutture di supporto al Commissario. Tali osservazioni, al fine di ottimizzarne l'analisi, sono state ricondotte a 24 argomenti raggruppati in 4 "macro-aree" tematiche; e le schede da n. 19 a n. 23 afferiscono alla disamina degli aspetti relativi alle ricadute e alle interferenze con le componenti ambientali.

In tale contesto, dunque, trova la propria ragion d'essere la nota del 12 agosto 2022 del Ministero della Transizione Ecologica, che ha fatto riferimento alla posizione assunta dal Ministro con riguardo agli strumenti individuati per garantire la valutazione degli aspetti ambientali del progetto pur in assenza della VIA.

In definitiva, appaiono pienamente soddisfatte le restanti previsioni di cui alla all'art. 2 paragrafo 4 della Direttiva UE surrichiamata e dell'omologa

disposizione del codice dell'ambiente, atteso che l'esame delle produzioni versate in giudizio evidenzia che il vaglio delle implicazioni ambientali operato nel corso del procedimento sia quantomeno soddisfacente dei precetti sopra richiamati.

36.6.1 - Alla luce di quanto sopra osservato, il Collegio ritiene che la corretta applicazione del diritto dell'Unione si impone con tale evidenza da non legittimare i dubbi sollevati dal Comune ricorrente, sì da determinare l'insussistenza dei presupposti, oltre che per la disapplicazione, anche per il rinvio pregiudiziale (cfr. in tal senso CGUE, 6 ottobre 2021, in C-561/19).

36.7 – Altrettanto non conducenti risultano i rilievi critici mossi in merito: i) al presunto frazionamento dell'opera ed al fatto che gli impatti della successiva fase *offshore* non sarebbero stati oggetto di valutazione; ii) all'illegittimità delle proroghe concesse alla Snam, con le ordinanze commissariali nn. 167/2022 e 18/2023, del termine per la presentazione del progetto di ricollocazione della FSRU in sito *offshore*, oggetto della prescrizione n. 10 all'ordinanza recante l'autorizzazione; iii) alla concessione dell'autorizzazione alla realizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe.

36.7.1 - Risulta dirimente rilevare che l'autorizzazione unica ha avuto ad oggetto, fin dall'abbrivio del procedimento, unicamente la fase "*in porto*" della durata di tre anni.

Sul punto, il dettato dell'ordinanza commissariale n. 140/2022 prevede espressamente che l'autorizzazione di cui si discute abbia "*una durata pari a TRE anni per l'esercizio, nel porto di Piombino, della FSRU predetta a decorrere dalla medesima entrata in esercizio*" e non di 25 anni, come invece erroneamente sostenuto dal Comune.

Anche nel verbale conclusivo della conferenza di servizi del 21 ottobre 2022 si conclude con "*l'espressione della posizione favorevole al rilascio dell'autorizzazione di cui all'articolo 5 del d.l. 50/2022 per il periodo di anni tre con decorrenza dall'esercizio dell'impianto*" (cfr. pag. 13 del verbale).

Nello stesso senso, la concessione demaniale è stata rilasciata per il periodo di tre anni (oltre ai mesi necessari alla realizzazione e, poi, allo smantellamento delle opere di banchina), come confermato al punto 9 della citata Ordinanza commissariale n. 140/2022.

Il territorio del Comune è interessato dal progetto FSRU unicamente nei limiti indicati nel provvedimento commissariale, mentre la fase di esercizio successiva al suddetto periodo triennale, in altro sito *offshore*, non è contemplata dall'autorizzazione impugnata e, comunque, non investe il territorio di Piombino.

A tale stregua, il ricorrente risulta sprovvisto della legittimazione attiva e dell'interesse ad agire in relazione ai surrichiamati profili, che non possono determinare alcun pregiudizio, neppure potenziale, nella sfera degli interessi dallo stesso rappresentati.

L'autorizzazione avversata, quindi, impatta gli interessi del Comune di Piombino unicamente per il periodo triennale di permanenza della FSRU nell'area portuale. Al termine di tale periodo, la FSRU stessa dovrà operare *offshore*, pena l'inesorabile cessazione dell'attività. L'atto impugnato non ha, quindi, autorizzato la futura collocazione *offshore* della FSRU ma quest'ultima è oggetto di un diverso procedimento autorizzativo, destinato a sfociare in una diversa autorizzazione.

Tale evidenza è stata confermata anche dai successivi sviluppi del procedimento, documentati in atti, in quanto: i) in un primo tempo la Snam aveva individuato come sito idoneo a garantire la continuità operativa della FSRU una zona fra Livorno e Pisa, distante dal Comune di Piombino; ii) con progetto di ricollocazione ha individuato un'area per l'operatività *off shore* nell'Alto Tirreno, in Liguria e quindi in una zona ancora più lontana dal Comune di Piombino; iii) per la realizzazione del nuovo progetto, ben distinto e differente rispetto a quello in discorso, è stato nominato quale commissario governativo il Presidente della Regione Liguria (cfr. all. 66 e 67 depositati dal

Commissario il 30 giugno 2023); iv) il relativo *iter* procedimentale è tuttora in corso.

Alla luce di ciò, il difetto di legittimazione e di interesse da parte del Comune di Piombino a contestare gli aspetti che riguardano la futura collocazione *offshore* della FSRU risulta ulteriormente confermato e corroborato, considerato che i citati sviluppi hanno irretrattabilmente escluso la permanenza del rigassificatore nel porto di Piombino e addirittura nella Regione Toscana.

In particolare, tali conclusioni valgono sia per le censure afferenti alla prescrizione n. 10 dell'ordinanza commissariale n. 140/2022 e per la proroga del relativo termine, ma anche per tutte quelle contestazioni che attengono alla successiva fase *offshore* e in particolare per quelle afferenti alle caratteristiche della Golar Tundra e alla sua affermata inidoneità ad operare in sicurezza e continuità in mare aperto; e ciò in quanto l'operatività della FSRU durante la fase *offshore* non si rivela inidonea ad arrecare impatto alcuno rispetto al Comune ricorrente e agli interessi della comunità locale ivi insediata.

36.7.2 – Sotto un connesso aspetto, i surrichiamati sviluppi dimostrano in modo evidente che:

- la fase di operatività della FSRU *off shore* non faceva parte *ab initio* del progetto autorizzato con provvedimento commissariale n. 140/2022, bensì ha sempre costituito oggetto di un distinto procedimento autorizzativo, attualmente in corso;
- nessun frazionamento artificioso del progetto è stato compiuto nella specie dal Commissario, che ha coerentemente concentrato il fuoco degli approfondimenti compiuti in sede procedimentale sull'oggetto dell'autorizzazione, *idest* sulla fase “in porto”;
- la prescrizione n. 10 del provvedimento autorizzativo, che ha onerato la Snam di presentare il progetto per la dismissione, lungi dal risultare indizio dell'intendimento dell'Amministrazione di eludere o di procrastinare le

valutazioni su tale aspetto, va letta come strumento per garantire l'effettività della durata triennale della fase "*in porto*", nella misura in cui ha sollecitato la proponente a scandire in modo certo la successiva fase di rilocalizzazione della FSRU al di fuori dal Comune di Piombino.

A tale stregua, trova ulteriore conferma il rilievo per cui: i) l'unico oggetto del procedimento sfociato nell'autorizzazione unica è rappresentato dalla fase "*in porto*" rispetto alla quale la prescrizione n. 10 è strumentale; ii) la fase *offshore* e le connesse valutazioni costituivano oggetto di un diverso procedimento, che ha potuto aver luogo soltanto una volta individuata la sede di futura operatività della FSRU e che è attualmente in corso in una diversa sede.

36.7.3 – Neppure può fondatamente affermarsi che l'autorizzazione unica sia illegittima per violazione dell'art. 5 del d.l. n. 50/2022, in quanto la necessità di una diversa localizzazione della FSRU non sarebbe un "*fattore sopravvenuto*" e, pertanto, non potrebbe costituire un valido presupposto per l'applicazione del regime di cui al comma 14-*bis* del medesimo articolo.

Sul punto, risulta decisivo osservare che tale disposizione, con formulazione chiara, prevede la possibilità di assoggettare alla procedura speciale prevista dal medesimo articolo anche le istanze alle quali, in sede di autorizzazione per fattori sopravvenuti "*ovvero*" per prescrizioni imposte (come nel caso di specie), si rendano necessarie modifiche sostanziali o localizzazioni alternative. Su tali base, il Collegio osserva che l'assoggettamento della fase *offshore* al procedimento *ex art. 5 d.l. n. 50/2022* è legittimato alla luce della prescrizione contenuta al punto 10 dell'ordinanza commissariale n. 140/2022, il cui termine di adempimento è stato oggetto, in modo legittimo, di due proroghe su istanze della società proponente, articolate e ben motivate in ordine alle ragioni di complessità relative alla pianificazione della ricollocazione della FSRU.

Detta opzione operativa, contrariamente a quanto affermato dal ricorrente, da un lato non collide con alcuna norma comunitaria per gli aspetti illustrati in

precedenza e d'altro lato risulta coerente sia al tenore logico-letterale della norma in discorso che alla sua portata funzionale.

In tal ottica, atteso che la peculiare e semplificata procedura prevista dall'art. 5 d.l. n. 50/2022 è preordinata a consentire l'approvvigionamento energetico e la realizzazione delle opere a ciò preordinate (cfr. comma 1), avrebbe avuto poco senso prevedere l'esenzione dalla VIA per l'autorizzazione unica alla realizzazione del progetto principale e contemplare il medesimo adempimento per una fase incidentale, necessitata da una prescrizione apposta al provvedimento autorizzativo ovvero da una vicenda sopravvenuta, ma pur sempre suscettibile di impattare sulla durata del complessivo procedimento assentivo e quindi sul tempestivo ed efficace perseguimento dell'obiettivo stabilito in sede legislativa.

Inoltre, la concessione delle suddette proroghe per la presentazione del progetto integrativo di ricollocazione della FSRU in un sito *off-shore* nonché per la presentazione del progetto di dismissione della FSRU dal porto di Piombino non può essere neppure ritenuta contraddittoria rispetto al pregresso operato del Commissario, tenuto conto che: i) la mera proroga del termine per la presentazione di tali progetti non fa venir meno la necessità della nuova localizzazione allo scadere dei tre anni dell'attuale autorizzazione; ii) le proroghe, anzi, sono state preordinate ad agevolare la complessa opera di individuazione, da parte della società proponente, di un luogo per l'operatività *offshore* e, per questa via, a presidiare la portata dell'autorizzazione unica, imperniata sulla presenza della FSRU per un tempo limitato nel porto di Piombino.

E non guasta, infine, rilevare che un progetto di dismissione è stato comunque già presentato dalla Snam nello studio di impatto ambientale (cfr. punto 2.5.6-Fase di "*Decommissioning- Fine esercizio dell'impianto*"), debitamente pubblicato e non oggetto di alcuna efficace obiezione o censura da parte del Comune in sede procedimentale.

36.7.4 – Quanto, infine, all’istanza relativa all’ottimizzazione dell’impianto di correzione dell’indice di Wobbe, risulta, ad avviso del Collegio, dirimente osservare che – come si illustrerà più diffusamente in seguito – il fattore in discorso non ha inciso né sulla operatività della Golar Tundra né tanto meno sulla tempistica di realizzazione del relativo progetto, atteso che l’ottimizzazione progettuale non è suscettibile di pregiudicare l’entrata in esercizio della FSRU ma soltanto di ampliare il novero delle tipologie di GNL, che possono essere processate per la rigassificazione.

E sull’applicabilità a detto procedimento dell’art. 5 d.l. n. 50/2022 si richiamano per esigenze di sintesi le considerazioni già formulate al par. 36.7.3 in merito alla sottoposizione delle fasi incidentali e accessorie alla disciplina prevista per il procedimento autorizzativo principale (quello preordinato al rilascio dell’autorizzazione unica).

Né guasta, poi, osservare che l’autorizzazione alla realizzazione della citata ottimizzazione, seppur in una diversa configurazione tecnica, era già stata oggetto dell’autorizzazione unica avversata con l’iter stabilito dall’art. 5 d.l. n. 50/2022.

36.7.5 – Con riferimento, infine, alla pretesa fine della situazione della situazione di emergenza energetica che, secondo il ricorrente, non legittimerebbe più l’applicazione della procedura derogatoria prevista dall’art. 5 del d.l. n. 50/2022, è sufficiente osservare che – al di là di studi e teorie più o meno attendibili e opinabili – risulta, in modo obiettivo e difficilmente contestabile, che:

- la guerra del febbraio 2022, in conseguenza della quale si è creata la situazione di emergenza energetica, è ancora in corso e all’attualità pare lungi dal cessare;
- l’Italia, a fronte di un’importazione di gas russo, nel periodo pre-guerra attestatasi attorno ai 30 miliardi di m³ (nel 2019) pari al 40% circa della domanda globale, ha finora compiuto notevoli sforzi per ridurre tale importazione ad un terzo e deve proseguire in questa direzione, ponendo in

essere tutti gli interventi necessari a rendersi completamente indipendente dalla Russia, dalla quale oggi ancora dipende;

- il terminale di Piombino copre oggi circa il 20% della capacità di rigassificazione italiana e, questo dato, è idoneo di per sé a dimostrare la centralità dell'impianto per la sicurezza energetica nazionale;

- tutta la capacità di rigassificazione del terminale di Piombino è, ad oggi, stata già allocata: al 100% per l'anno termico 2023-2024; al 95% per i successivi anni termici 2024-2025, 2025-2026 e all'86% per i rimanenti anni.

Ne consegue che l'interesse nazionale alla differenziazione delle fonti di approvvigionamento del gas naturale – dunque alla realizzazione di terminali di rigassificazione – non può dirsi venuto meno ma persiste nelle sue concretezza e attualità.

37 - Con il secondo motivo di gravame, il ricorrente ha lamentato che: i) il Commissario avrebbe ritenuto superabili le posizioni negative espresse dal Sindaco e dal Comune di Piombino, sulla base dei pareri resi dai soggetti istituzionalmente competenti per le relative prescrizioni; ii) tuttavia, detti pareri non sarebbero stati illustrati.

Inoltre, le prescrizioni apposte all'autorizzazione gravata, secondo il ricorrente, evidenzerebbero le criticità irrisolte nel progetto e richiederebbero delle modifiche sostanziali al progetto, da sottoporre a VIA.

Infine, il Comune ha affermato che, per esaminare i due pareri critici dallo stesso prodotti nella riunione della conferenza di servizi del 21 ottobre 2022, il Commissario ha sospeso la seduta per soli 55 minuti, tempo in tesi non sufficiente a compiere un serio esame di tali produzioni.

Le censure, involgenti la modalità di conduzione del procedimento da parte del Commissario, del Responsabile Unico delle Amministrazioni Statali (di seguito "RUAS") e del Responsabile Unico Regionale (di seguito "RUR") sono infondate.

E la loro infondatezza esime il Collegio dall'esaminare le eccezioni di rito formulate dalla Snam, che ha dedotto l'inammissibilità del mezzo per

genericità e per carenza d'interesse.

37.1 - Al riguardo, il Collegio osserva che le tesi del ricorrente risultano smentite dall'esame delle relative risultanze documentali, esame che evidenzia come: i) la conferenza di servizi si sia svolta nel rispetto delle regole stabilite dagli artt. 14 e ss. l. n. 241/1990; ii) il Comune abbia avuto modo interloquire e di prospettare le proprie ragioni di contrarietà al progetto; iii) dette ragioni siano state adeguatamente valutate e confutate in sede conferenziale; iv) la determinazione conclusiva sia stata legalmente assunta sulla base della ponderazione delle posizioni prevalenti in quella sede espressi, ai sensi e per gli effetti degli artt. 14-*ter* e 14-*quater* della l. n. 241/1990, nonché tenuto conto del dissenso espresso del Comune e del Sindaco di Piombino.

E ciò in coerenza con il tenore e la *ratio* delle disposizioni testé richiamate, come interpretate alla luce del costante orientamento giurisprudenziale, secondo cui l'applicazione della surrichiamata regola operativa per la definizione della conferenza di servizi presuppone in capo al responsabile del procedimento (nella specie, il Commissario) il compimento di una delicata opera di apprezzamento congiunto di tutti gli interessi, al fine di pervenire ad una loro sintesi sulla base delle “*posizioni prevalenti*” emerse in seno alla conferenza (cfr. *ex multis* Cons. St., III, n.2127/2022), nella specie tutte favorevoli, eccezion fatta per quella del Sindaco e per quella del Comune di Piombino.

E tale opera valutativa nella fattispecie in scrutinio risulta essere stata compiuta in modo corretto e adeguatamente motivato.

37.2 - Quanto alla correttezza dell'*iter* seguito per pervenire alla determinazione finale, giova rilevare che la documentazione inerente al progetto FSRU Piombino è stata – come già anticipato in precedenza - con congruo anticipo e in vista della conferenza dei servizi pubblicata e resa disponibile sulla pagina web del Commissario, che ha ricevuto ben n. 87 osservazioni.

L'esame di tali osservazioni, condotto dalla Struttura commissariale nonché dalla Snam, ha permesso di introdurre migliorie progettuali e in fase di esercizio dell'impianto.

Nel corso della conferenza di servizi hanno espresso parere favorevole con prescrizioni il RUAS, il RUR nonché l'Autorità di sistema portuale.

In particolare, il primo ha specificato che i pareri delle Amministrazioni statali erano tutti favorevoli con prescrizioni (peraltro le Amministrazioni che hanno reso i pareri erano presenti nella conferenza, come si evince dal relativo verbale, e non hanno opposto eccezioni od obiezioni).

Il secondo ha anch'egli espresso parere positivo con prescrizioni, informando che: i) il 17 ottobre 2022 si era svolta la riunione conclusiva della conferenza interna per la formazione della posizione unica regionale; ii) nell'ambito di tale riunione erano stati analizzati i principali impatti derivanti dalla realizzazione del progetto e dal suo esercizio (svolta dai settori regionali con competenze ambientali, oltre all'ARPAT, all'ASL e all'IRPET) ed erano state individuate misure di mitigazione formulate in termini di raccomandazioni, riportate nella nota del RUR riportante la posizione unica regionale (cfr. all. 14B depositato dalla Snam il 19 dicembre 2022): il RUR ha quindi proceduto a dare lettura delle misure di mitigazione e delle prescrizioni ivi riportate (cfr. sul punto l'atto finale della conferenza dei servizi che, nelle circa 400 pagine di cui consta, documenta in modo particolareggiato le posizioni espresse dai partecipanti – all.ti 14A e 14B depositati dalla Snam il 19 dicembre 2022).

Ebbene, a fronte di tali posizioni compiutamente formalizzate ed esternate in sede conferenziale, il Sindaco di Piombino e il rappresentante dello stesso Comune, anch'essi presenti alla riunione del 21 ottobre 2022, non hanno chiesto alcun chiarimento né alcun approfondimento né sui pareri espressi dalle varie Amministrazioni né sulle relative prescrizioni.

37.3 - Sul punto, è il caso di osservare che l'apposizione di prescrizioni al parere – contrariamente a quanto asserito dal ricorrente - non inficia il carattere favorevole della valutazione espressa, atteso che, nel caso di parere

negativo, l'apposizione di qualsiasi prescrizione sarebbe inutile e priva di senso.

In questo senso, come confermato dal costante insegnamento della giurisprudenza *“la VIA con prescrizioni è prevista in modo espresso dalla legge, ovvero dal già citato art. 25 del D.lgs. n. 152/2006, senza che al numero o alla natura delle prescrizioni stesse vi siano limiti”* (cfr. Cons. St., IV, n. 4544/2020).

L'apposizione di prescrizioni, allora, costituisce elemento rivelatore tanto della natura discrezionale delle valutazioni condotte dalle varie Amministrazioni competenti quanto della completezza, nonché del grado di approfondimento dell'istruttoria condotta.

A tale stregua, va rilevata l'infondatezza dell'argomentazione del Comune, secondo cui l'apposizione di prescrizioni sarebbe indicativa *“di gravissime e insanabili criticità irrisolte”*.

Oltre tutto, tale censura risulta affermata nel ricorso in maniera apodittica, per poi essere sostanziata nel prosieguo col riferimento ad aspetti inconferenti, in quanto fondati su una lettura isolata e parziale di alcuni passi della documentazione relativa alle verifiche compiute sul rispetto da parte della società proponente delle prescrizioni in discorso.

Senonché, sul punto vale la pena anticipare che l'esame complessivo della documentazione in atti mette in luce l'adempimento da parte della Snam delle prescrizioni imposte nel provvedimento autorizzativo senza criticità evidenti.

37.4 - Neppure convince l'affermazione del ricorrente, secondo cui le prescrizioni impartite sarebbero tali da stravolgere il progetto, atteso che le stesse non hanno determinato alcuna modifica di rilievo dello stesso, che è stato già definito in tutti i suoi elementi essenziali, ma sono state preordinate a migliorarne gli impatti.

Del resto, secondo la definizione contenuta all'art. 5 lettera l-bis) del d.lgs n. 152/2006, si considera sostanziale la modifica di un progetto idonea a produrre *“effetti negativi e significativi sull'ambiente o sulla salute umana”* e in questo

novero non possono senza dubbio rientrare le prescrizioni annesse al provvedimento impugnato, impartite all'opposto fine di mitigarne gli impatti. Sul punto, la giurisprudenza, con riferimento a casi analoghi a quello in scrutinio, ha rilevato che la numerosità delle prescrizioni, poste a tutela di tutti i beni che possono essere incisi dalla realizzazione di un'opera, non determina una modifica progettuale né, tanto meno, è sintomatica dell'inidoneità del progetto, *“dovendo essere tenuta in considerazione anche la particolare complessità dell'opera”* (Cons. St., IV n. 7884/2020 e in senso analogo id. n. 2062/2022; id., n. 1392/2017).

L'apposizione di prescrizioni costituisce, allora, il riflesso in chiave effettuale della natura discrezionale delle valutazioni condotte dalle varie Amministrazioni intervenute nel procedimento, nonché dell'accuratezza e del grado di approfondimento dell'istruttoria condotta (cfr. *ex multis* ancora Cons. St., n. 1392/2017).

Le prescrizioni impartite nella specie, dunque, risultano fisiologiche per un progetto così complesso e non ne modificano i connotati caratterizzanti, ma mirano unicamente a introdurre modifiche migliorative e misure mitigative degli impatti in fase di esercizio dell'impianto, anche in accoglimento dei rilievi formulati dal Comune di Piombino e delle osservazioni del pubblico.

In definitiva, il Collegio rileva che le prescrizioni individuate dall'Amministrazione risultano: i) logiche e coerenti con il livello di sviluppo del progetto; ii) di contenuto tale da non disvelare lacune nella pianificazione, in quanto preordinate ora ad indirizzare i successivi passaggi progettuali, ora ad integrare documenti già prodotti e valutati positivamente sulla base delle sopravvenienze, ora ad analizzare e valutare eventuali sopravvenienze; iii) non eccessive in numero a fronte della complessità dell'opera stessa e dell'articolata pluralità degli aspetti implicati dal progetto.

37.5 – Sotto un connesso versante, l'esame della documentazione relativa allo svolgimento della conferenza di servizi evidenzia che, contrariamente a quanto affermato nel gravame: i) le argomentazioni poste alla base del

dissenso espresso dal Comune e dal Sindaco di Piombino sono state esaminate e tenute in considerazione nel corso dei lavori della conferenza; ii) le medesime sono state in modo congruo confutate.

A riprova di ciò, risulta quanto mai significativo l'esame di alcuni passi dell'autorizzazione unica in cui si esplicita che:

- *“la Conferenza dei Servizi ha assunto la propria determinazione conclusiva per l'autorizzazione del progetto di cui trattasi, alle condizioni e nel rispetto delle prescrizioni formulate, sulla base della ponderazione degli interessi prevalenti, tenuto conto del dissenso espresso in Conferenza dal Comune e dal Sindaco di Piombino”*;
- l'atto assentivo è stato rilasciato PRENDE[ND]O ATTO che *“le argomentazioni poste alla base del dissenso espresso dal Comune di Piombino sono state esaminate e tenute in considerazione nel corso dei lavori della Conferenza dei Servizi e che le medesime sono state puntualmente contro dedotte”*;
- si dà atto *“che il dissenso del Comune e del Sindaco di Piombino sono stati superati, sulla scorta delle posizioni prevalenti emerse, ai sensi dell'art. 14 ter della l. 241/90, come risulta dal citato verbale della Conferenza dei servizi del 21 ottobre 2022”* (pagg. 6-8).

La correttezza e la completezza dell'istruttoria svolta sono, poi, confermate dal rilievo per cui il documento richiamato al punto 4.2 del verbale (cfr. allegato A all'all. 6 depositato dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022), redatto dalla Struttura commissariale nel corso dell'attività istruttoria per prendere posizione sui rilievi critici del ricorrente e per superarli, è stato trasmesso a tutti i partecipanti alla conferenza, compresi il Sindaco e il Comune. E su tale documento nulla è stato eccepito in sede conferenziale.

Né il tempo impiegato per l'esame dei pareri prodotti dal Comune e dal Sindaco, compiuto nel corso della sospensione della seduta della conferenza e in tesi ridotto (circa un'ora), può essere considerato indizio della loro omessa o inadeguata valutazione.

Sul punto, va subito evidenziato che le “integrazioni” proposte dal Comune sono state prodotte soltanto il giorno prima della riunione.

E la sospensione della seduta per visionare le integrazioni proposte – che ad avviso del ricorrente avrebbe avuto una durata insufficiente (55 minuti) – si è resa poi necessaria proprio in ragione del comportamento tenuto dal Sindaco: quest'ultimo nel corso della seduta conclusiva della conferenza, a fronte dell'invito postogli dal Commissario ad *“indicare i punti aggiuntivi rispetto al precedente parere”*, si è limitato ad affermare che il *“parere sanitario integrativo inviato a mezzo PEC il 20 ottobre u.s., [...] contiene nuove contestazioni che non sono sintetizzabili e contengono elementi estremamente tecnici. Il Sindaco reitera il parere negativo ed evidenzia che non è possibile superarlo, chiede che il parere integrativo sia acquisito agli atti della Conferenza dei servizi.”* (cfr. all. 14 depositato il 19 ottobre 2022 dalla Snam).

A fronte di ciò, tutti i partecipanti alla conferenza, dopo aver esaminato il contenuto dei nuovi documenti, si sono espressi nel senso dell'irrelevanza degli aggiornamenti *“integrativi”* prodotti, considerandoli non solo come non innovativi, ma anche in ogni caso superati dalle posizioni favorevoli fino a quel momento già espresse.

Emblematico risulta quanto riportato alle pagg. 9 e 10 del verbale della seduta conclusiva della conferenza, ove si legge che *“Il Commissario chiede se nei pareri del Comune e del Sindaco di Piombino vi siano elementi di novità tali da determinare la necessità di ulteriori approfondimenti istruttori rispetto alle posizioni espresse. Il RUR comunica che, dopo aver preso visione degli ulteriori pareri inviati, non avendo rilevato elementi che non siano già stati esaminati nel corso dell'istruttoria effettuata, ritiene di confermare la posizione favorevole già espressa. Il RUAS ringrazia il Sindaco anche se rileva che il suo contributo appare tardivo per i tempi che ha avuto la conferenza e per come si è sviluppata. I pareri integrativi sono comunque stati esaminati. Ricorda che il RUAS assorbe tutte le posizioni delle amministrazioni statali ed è portatore di molteplici interessi per cui è necessario sintesi ed equilibrio di questi articolati interessi. Il RUAS, anche alla luce degli ulteriori elementi posti dal Comune e dal Sindaco di Piombino, in base all'istruttoria svolta, conferma la posizione favorevole già espressa. Gli ulteriori soggetti*

presenti in Conferenza confermano anch'essi le posizioni favorevoli già espresse.” – cfr. ancora all. 14 depositato il 19 ottobre 2022 dalla Snam).

Tali pareri integrativi, pur prodotti tardivamente, sono stati comunque confrontati con i precedenti pareri già espressi in data 27 luglio, 5 agosto, 13 e 19 settembre 2022 dallo stesso Sindaco e Comune; dal confronto è emerso che i profili di contestazione erano i medesimi e avevano trovato risposta nella documentazione integrativa presentata dalla Snam, su richiesta delle Amministrazioni competenti.

Su tali basi il RUAS, il RUR e gli altri soggetti intervenuti hanno ritenuto di confermare le posizioni già manifestate né vi è stata alcuna distorsione dei contenuti dei pareri resi dalle varie Amministrazioni, si ripete, tutte presenti a supporto, rispettivamente del RUAS e del RUR.

37.6 - In definitiva, l'esame della documentazione in atti evidenzia che il procedimento in discorso si è articolato in un costante dialogo e confronto tra le varie Amministrazioni coinvolte nella conferenza di servizi, fra cui il Comune e la società proponente, tantoché, non solo detta conferenza è stata indetta in modalità sincrona, ma vi sono stati, come risulta dai verbali delle relative sedute, numerosi scambi di osservazioni e controdeduzioni, nonché momenti di confronto sia documentale che verbale.

L'istruttoria, pur nella celerità del procedimento dettata da motivi di urgenza, è stata completa, approfondita e ampiamente partecipata tanto sulla documentazione progettuale iniziale che, successivamente, sulle integrazioni depositate dalla società proponente a seguito delle richieste formulate dai soggetti partecipanti alla conferenza di servizi.

E la modalità di definizione della conferenza di servizi ha rispettato le previsioni recate dagli artt. 14-*ter* e 14-*quater* della l. n. 241/1990 nonché la *ratio* di semplificazione ed efficienza operativa ad esse connessa.

La durata della conferenza, infatti, specie in relazione a progetti così delicati e urgenti, non può protrarsi all'infinito nell'impossibile ricerca dell'unanimità, specie a fronte di posizioni, come quella del Comune e del Sindaco di

Piombino, non ispirate ad un'ottica costruttiva ma unicamente oppositiva. In tale sede, infatti, una volta acquisite e valutate tutte le posizioni, va individuata una sintesi delle stesse sulla base di quelle prevalenti, come è avvenuto nella specie.

38 - Con il terzo motivo è stata censurata l'asserita erroneità dei presupposti posti a fondamento del procedimento che ha condotto all'autorizzazione unica, con particolare riferimento:

- i) al fatto che l'area del porto di Piombino fosse l'unica "già pronta" per accogliere il rigassificatore;
- ii) al fatto che tale localizzazione fosse l'unica in grado di garantire che l'impianto potesse entrare in servizio a partire dal mese di marzo 2023;
- iii) al fatto che nel corso del procedimento sarebbe stato individuato un sito per la successiva ubicazione *offshore*.

Neppure tali censure sono persuasive.

38.1 - Al riguardo, va innanzitutto osservato che i presupposti su cui si è fondata la scelta del porto di Piombino sono diversi da quelli indicati dal Comune ricorrente.

Come si evince dal verbale della conferenza di servizi indetta dal Commissario il 19 settembre 2022, il porto di Piombino è risultato l'unico tra i porti italiani, immediatamente disponibile, in considerazione della nota situazione di emergenza energetica nazionale, in quanto munito dei seguenti tre requisiti essenziali: i) il pescaggio adeguato (>15 metri); ii) la vicinanza alla rete nazionale (<10 chilometri); iii) l'accesso in un punto della rete, che ha la capacità di assorbire la portata trasferita dalla FSRU (circa 5 miliardi di metri cubi anno) sufficientemente vicino ai poli di consumo ubicati nel Nord d'Italia.

Pertanto, le argomentazioni del ricorrente non hanno pregio in quanto assumono quali presupposti elementi diversi da quelli in realtà considerati dal Commissario.

38.2 – Quanto al primo presupposto asseritamente erroneo, secondo il ricorrente non corrisponderebbe al vero il fatto che l'area del porto di Piombino fosse l'unica “già pronta” per accogliere il rigassificatore in quanto:

- i) sarebbero state necessarie opere di dragaggio per accogliere l'opera;
- ii) le manovre all'interno dell'area portuale sarebbero particolarmente pericolose;
- iii) l'opera comprometterebbe il proficuo esercizio di ogni altra attività del porto.

La censura non convince, in quanto è basata su una lettura non condivisibile, in quanto decontestualizzata, di alcune posizioni espresse dall'Autorità del sistema portuale e dell'Ufficio Circondariale Marittimo in seno alla conferenza di servizi.

Infatti, il complessivo esame delle risultanze documentali in atti, induce a ritenere che:

- la FSRU doveva essere ed è stata collocata nella banchina est del porto, che risponde al requisito del pescaggio superiore a 15 metri, come attestato in tutti i pareri allegati al verbale del RUAS, ed è idonea da subito ad ospitare il rigassificatore in vista della sua immediata messa in esercizio;
- per converso, la banchina nord risulta attualmente impiegata per lo sbarco di materiali siderurgici, che riforniscono l'acciaiera JSW, cioè materiali non pericolosi e non condiziona l'immediata utilizzabilità della banchina est da parte della FSRU;
- il progetto di dragaggio dei sedimenti nella banchina nord, richiamato tra le prescrizioni dell'UCM e peraltro già contemplato negli strumenti di programmazione dell'Autorità di sistema portuale, non costituisce già condizione per la realizzazione dell'opera ma unicamente uno strumento per la migliore fruibilità del porto, in quanto preordinato ad accrescere la compatibilità della presenza del rigassificatore con gli altri usi portuali;
- ciò che rileva ai fini della realizzabilità del progetto è l'immediata utilizzabilità della banchina est; l'utilizzo della banchina nord verrà garantito

- da tali lavori, che risultano fattibili anche quando l'impianto in oggetto sarà localizzato e attivo;
- l'adeguamento del fondale proposto non interessa direttamente le manovre della FSRU e delle metaniere, per il cui svolgimento sono state già individuate le condizioni necessarie e sufficienti di sicurezza, quanto meno in relazione al fondale presente allo stato attuale, oggetto di puntuali rilievi batimetrici svolti dall'Autorità di sistema portuale, la cui attendibilità non è stata oggetto di alcuna efficace contestazione da parte del ricorrente;
 - l'UCM di Piombino non ha richiesto l'introduzione di uno schema di separazione del traffico, che già esiste ed è disciplinato dall'Ordinanza n. 17/2018, ma ha solo rappresentato che *“dovrà essere valutata un'eventuale modifica temporanea dello schema di separazione del traffico”*, che, esaminata complessivamente la situazione dei traffici già presenti nel porto di Piombino, potrà essere introdotta con una semplice ordinanza temporanea da parte dell'UCM; e ciò tenuto conto che l'imboccatura del porto di Piombino risulta ad oggi sufficientemente ampia, circostanza questa non efficacemente contestata dal Comune;
 - non risulta in alcun modo suffragata l'affermazione ricorsuale, secondo cui l'UCM avrebbe posto *“come condizione, la realizzazione di una serie di opere che richiederanno anni per essere realizzate”*, avendo detto Ufficio enucleato prescrizioni di natura tecnica (assetti dei servizi tecnico nautici, dotazioni di *security*, ecc.) o precauzionale (limiti meteo-marini) da impartire con provvedimenti regolatori;
 - l'opzione relativa *“all'arretramento del filo “banchina ovest” di 50 metri correlato all'ingombro delle due navi affiancate”* (circa 70 metri per tutta la durata triennale dell'attività dell'FSRU nel porto di Piombino), ipotizzata inizialmente dall'Autorità di sistema portuale è stata poi abbandonata: detta Autorità ha peraltro precisato, in sede di conferenza di servizi, che tale scelta costituiva una valutazione in termini di opportunità in ordine a nuove potenziali

configurazioni connesse alla presenza dell'FSRU e non una necessità propedeutica all'installazione dell'impianto di rigassificazione.

38.3 – Altrettanto priva di pregio risulta la censura, secondo cui le numerose prescrizioni poste nei pareri rilasciati dalle Amministrazioni regionali e statali testimonierebbero l'inattendibilità del cronoprogramma posto a fondamento dell'istanza di Snam.

Vengono citati i pareri resi dal competente Servizio regionale (afferenti agli orari nei quali effettuare le operazioni di scavo), dall'ARPAT e dall'ISPRA (concernenti una lunga serie di interventi tra cui l'aggottamento e la gestione come rifiuto delle acque emunte e delle terre scavate e i monitoraggi *ante-operam*), dal CTR in sede di rilascio di nulla osta di fattibilità, nonché dall'Autorità di sistema portuale e dall'UCM (che hanno imposto l'esecuzione di opere necessarie a risolvere le interferenze con tutte le attività che si svolgono ordinariamente nella banchina nord).

Tutto ciò confermerebbe che la messa in esercizio del rigassificatore richiederebbe addirittura anni.

Le argomentazioni non reggono il vaglio di fondatezza.

Infatti, come dimostrato dai successivi sviluppi del procedimento, i cui atti sono stati oggetto di successiva impugnativa da parte del ricorrente, tutte le attività di adempimento alle citate prescrizioni, la produzione dei documenti a ciò necessari e le attività amministrative, sono state compiute nel sostanziale rispetto dei tempi.

Ciò ha consentito la realizzazione di un progetto così complesso, quanto ad attività implementative, fasi procedurali, interessi da comporre e Amministrazioni coinvolte, con appena qualche mese di ritardo rispetto alla scadenza originariamente stabilita e non quindi a distanza di anni, come affermato dal ricorrente in modo generico.

38.4 – Il terzo profilo di censura, volto a lamentare l'illegittimità della decisione del Commissario di rinviare a un momento successivo la presentazione del progetto integrativo per la localizzazione della fase *offshore*,

risulta in parte inammissibile e comunque infondato sulla base di quanto diffusamente illustrato ai parr. 36.7.1 e 36.7.2.

Infatti, come già anticipato, è decisivo il rilievo per cui il territorio del Comune è interessato dal progetto FSRU unicamente nei limiti indicati nel provvedimento commissariale, cioè unicamente per l'attività "in porto" per la durata di tre anni, mentre la fase di esercizio successiva al suddetto periodo triennale, in altro sito *offshore* non è contemplata dal provvedimento autorizzativo e, comunque, non investe il territorio del Comune.

39 - Con il quarto motivo di ricorso, il Comune ha lamentato che la delibera della Giunta regionale n. 1210/2022, recante l'intesa al rilascio dell'autorizzazione unica, sarebbe: i) nulla, perché l'intesa medesima sarebbe stata subordinata a condizioni di impossibile realizzazione; ii) e comunque illegittima per violazione e falsa applicazione dell'art. 4 comma 4 della l.r. Toscana n. 39/2005, in quanto la Regione non avrebbe motivato rispetto al parere urbanistico negativo espresso sull'opera.

Anche tale censura risulta infondata e la sua infondatezza esime il Collegio dall'esame delle eccezioni di carenza di interesse formulate dalle parti resistenti e dalla parte controinteressata.

Al riguardo, l'attento esame dell'atto con cui è stata espressa l'intesa della Regione mette in luce, a ben vedere, una sola condizione che influenza la messa in esercizio del rigassificatore: si tratta della condizione contenuta nel punto b.3) primo alinea del dispositivo, ove si legge "*subordinare la messa in esercizio del rigassificatore alla concessione della proroga, da parte degli organismi governativi competenti, dell'obbligo di raggiungere l'obbligazione giuridicamente vincolante a norma dell'art 56 del DL 50/22, fino al 30 giugno 2024*".

Il rispetto della condizione, cioè richiede che per i lavori di messa in sicurezza della falda di Piombino sia possibile stipulare il contratto sino al 30 giugno 2024, al fine di evitare la perdita del finanziamento dell'intervento da parte del Fondo per lo sviluppo e la coesione.

E si badi che la formulazione della citata condizione chiarisce che la delibera d'intesa regionale non ha subordinato l'esercizio dell'impianto di rigassificazione al raggiungimento della messa in sicurezza della falda, ma solo alla proroga del termine per l'affidamento dei pertinenti lavori.

Per comprendere meglio il senso della previsione, giova evidenziare che:

- l'area portuale di Piombino è stata inserita nel sito di interesse nazionale (SIN) di Piombino, istituito con la l.n. 426/1998 e perimetrato con i dd.mm. del 10 gennaio 2000 e del 7 aprile 2006, mediante l'individuazione delle aree da sottoporre ad interventi di caratterizzazione, di messa in sicurezza, bonifica, ripristino ambientale e monitoraggio;
- la competenza alla realizzazione degli interventi è dell'Amministrazione statale e a tal fine sono stati stipulati specifici accordi di programma tra lo Stato, la Regione e gli enti locali;
- per il finanziamento di tali interventi sono state utilizzate le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione: l'art. 56, comma 3 del d.l. n. 50/2022 ha richiesto che entro il 23 giugno 2023 fossero raggiunte le obbligazioni giuridicamente vincolanti, pena la perdita del finanziamento per gli interventi, laddove per obbligazioni giuridicamente vincolanti, si intendono quelle derivanti dalla stipulazione del contratto avente ad oggetto i lavori o la progettazione definitiva unitamente all'esecuzione dei lavori.

In questa prospettiva, la condizione apposta è stata inserita per far sì che per i lavori di messa in sicurezza della falda di Piombino fosse possibile stipulare il contratto sino al 30 giugno 2024, con l'obiettivo di evitare la perdita del finanziamento già concesso.

Orbene, tale condizione si è nelle more dello svolgimento del giudizio verificata, in quanto la proroga del termine per la stipula del contratto è stata concessa per effetto dell'art. 11, comma 7, del d.l. n. 198/2022.

A tale stregua, emerge con evidenza che la predetta condizione: i) è stata preordinata a garantire la conservazione del finanziamento concesso per l'attività di messa in sicurezza della falda, a tutto vantaggio del territorio di

Piombino; ii) non è stata apposta né per accelerare la messa in sicurezza della falda né tanto meno per subordinare l'esercizio dell'impianto al raggiungimento della messa in sicurezza medesima, come erroneamente affermato dal ricorrente.

Tutte le altre previsioni della delibera di intesa, come fatto palese dalla lettura del relativo provvedimento, consistono in richieste che la Regione, tramite il Commissario, intende avanzare all'Amministrazione statale nell'interesse specifico del territorio del Comune di Piombino, quali la costituzione di una cabina di regia, la sottoscrizione di accordi di programma per interventi di ampliamento portuale, per la bonifica della falda, per potenziare i collegamenti con l'isola d'Elba.

Si tratta, dunque, di misure compensative che vengono richieste al Governo dalla Regione, per il tramite del Commissario, attraverso interventi proposti a favore dello sviluppo e della riqualificazione economica del territorio dell'area di crisi industriale complessa di Piombino.

Dunque è evidente che nessuna di queste richieste è in grado di incidere giuridicamente sulla messa in esercizio del rigassificatore.

Quanto, infine, al paventato carattere complesso e pervasivo delle attività richieste per l'adempimento delle prescrizioni volte a preservare l'operatività del porto (cfr. punto 10 del "*memorandum*" di intesa), che richiederebbero anni per la loro realizzazione, va osservato che gli elementi già in precedenza illustrati al par. 38.3 sugli sviluppi procedurali, sulla corretta implementazione, da parte della Snam, di tutte le attività pianificate e sull'avvio del progetto con appena qualche mese di ritardo dimostrano l'infondatezza della censura formulata.

Né, del resto, il ricorrente ha allegato il benché minimo elemento idoneo a comprovare in modo sufficientemente supportato che, con l'entrata in funzione del rigassificatore, si siano nel concreto determinati la paralisi o l'intralcio delle altre funzioni del porto.

40 - Con il quinto motivo, il ricorrente ha dedotto, con distinti e articolati profili di censura, una serie di elementi volti a contestare le valutazioni sulla sicurezza dell'impianto e sul rischio di incidenti rilevanti (di seguito anche "RIR"), contenute nel rapporto preliminare di sicurezza (di seguito anche "RPdS"), che avrebbero dovuto, in tesi, condurre a pareri negativi da parte del Comitato tecnico regionale (CTR) per la prevenzione incendi e il rifiuto del rilascio del nulla osta di fattibilità (NOS).

Le censure, per quanto ben argomentate, non reggono il vaglio di fondatezza.

40.1 – Al proposito, per una migliore intelligenza dei fatti, il Collegio ritiene necessario far precedere la disamina delle singole censure dal sintetico inquadramento della normativa applicata dall'Amministrazione nella specie, nonché da alcune puntualizzazioni sulle modalità della sua applicazione al progetto FSRU.

40.1.1 - Giova, innanzitutto evidenziare che la Direttiva n. 2012/18/UE, recante la disciplina in tema di controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, prevede un unico *step* di valutazione del rapporto di sicurezza, a conclusione del quale l'Autorità competente comunica al gestore le proprie conclusioni, prima dell'inizio della costruzione o dell'inizio attività.

Diversamente, il d.lgs n. 105/2015, applicato nella specie, nel recepire la suddetta Direttiva europea, ha previsto espressamente, all'art. 17, comma 2, il rilascio da parte del CTR del nulla osta di fattibilità (NOF), da rendere - prima di dare inizio alla costruzione o al rilascio del permesso a costruire - a conclusione dell'esame di un rapporto preliminare di sicurezza redatto nel rispetto dei requisiti previsti dalla stessa normativa (cfr. art. 16).

Tale articolo, in particolare, prevede che *"1. Chiunque intende realizzare un nuovo stabilimento di soglia superiore, prima di dare inizio alla costruzione degli impianti, oltre a tutte le autorizzazioni previste dalla legislazione vigente, deve ottenere il nulla osta di fattibilità di cui all'articolo 17, comma 2; a tal fine, presenta al CTR di cui all'articolo 10, un rapporto preliminare di sicurezza redatto secondo i criteri di cui all'allegato C. Il*

permesso di costruire non può essere rilasciato in mancanza del nulla osta di fattibilità. 2. Prima di dare inizio all'attività, il gestore deve ottenere il parere tecnico conclusivo di cui all'articolo 17, comma 2; a tal fine il gestore presenta al CTR il rapporto di sicurezza di cui all'articolo 15, nella versione definitiva”.

L'art. 17, comma 2 del d.lgs n. 105/2015, prevede a sua volta che “*Per i nuovi stabilimenti...il CTR avvia l'istruttoria all'atto del ricevimento del rapporto preliminare di sicurezza. Il Comitato, esaminato il rapporto preliminare di sicurezza, effettuati i sopralluoghi eventualmente ritenuti necessari, rilascia il nulla-osta di fattibilità, eventualmente condizionato ovvero, qualora l'esame del rapporto preliminare abbia rilevato gravi carenze per quanto riguarda la sicurezza, formula la proposta di divieto di costruzione, entro quattro mesi dal ricevimento del rapporto preliminare di sicurezza, fatte salve le sospensioni necessarie all'acquisizione di informazioni supplementari, non superiori comunque a due mesi. A seguito del rilascio del nulla-osta di fattibilità il gestore trasmette al CTR il rapporto definitivo di sicurezza relativo al progetto particolareggiato. Il Comitato, esaminato il rapporto definitivo di sicurezza, esprime il parere tecnico conclusivo entro il termine di quattro mesi dal ricevimento del rapporto di sicurezza, comprensivo dei necessari sopralluoghi. Nell'atto che conclude l'istruttoria sono indicate le valutazioni tecniche finali, le eventuali prescrizioni integrative e, qualora le misure che il gestore intende adottare per la prevenzione e per la limitazione delle conseguenze di incidenti rilevanti risultino nettamente inadeguate ovvero non siano state fornite le informazioni richieste, è disposto il divieto di inizio di attività”.*

L'allegato C al d.lgs n. 105/2015, che disciplina i contenuti dei rapporti di sicurezza, ha definito i contenuti del RPdS mediante la tecnica di rimando puntuale ad alcuni dei contenuti richiesti (e dettagliati) per la redazione del rapporto definitivo, premettendo che “*Il Rapporto Preliminare di Sicurezza deve contenere almeno le informazioni di cui ai seguenti paragrafi e punti, come già descritti nella Parte 1 del presente allegato. Tutte le informazioni dovranno essere fornite sulla base delle conoscenze progettuali e realizzative disponibili al momento della presentazione del Rapporto [preliminare]”.*

In sintesi, il nulla osta di fattibilità (cfr. art.17, comma 2 del d.lgs n. 105/2015) deve essere rilasciato (dal CTR) prima di dare inizio alla costruzione o al rilascio del permesso a costruire, a seguito dell'esame di un rapporto preliminare di sicurezza (art. 16 del D.lgs. 105/2015), redatto nel rispetto dei requisiti previsti dal citato d. lgs, mentre il parere tecnico conclusivo viene rilasciato – proprio come è avvenuto nella specie - successivamente, sulla base del rapporto di sicurezza (di seguito anche “RdSD”) nella versione definitiva ed è condizione per l'inizio dell'attività.

Tale breve *excursus* normativo evidenzia che l'istruttoria del rapporto di sicurezza preliminare costituisce solo il primo *step* dell'*iter* complessivo di valutazione, che deve essere completato dal rapporto definitivo di sicurezza corredato dal parere del CTR, condizione quest'ultima perché l'attività possa avere inizio.

La richiamata normativa, infatti, ai fini del rilascio del NOF, contempla:

- l'elaborazione di una progettazione e di un'analisi del rischio a cura del gestore, nonché l'individuazione delle informazioni necessarie ai fini della compatibilità territoriale ed urbanistica dell'opera;
- la valutazione da parte del CTR, che può chiedere integrazioni e stabilire prescrizioni relative alla fase progettuale nell'ambito del procedimento teso al rilascio del NOF;
- l'adozione di misure di prevenzione, di protezione e infine gestionali sul rischio residuale da parte del gestore.

Sotto l'aspetto procedurale, va rilevato che l'*iter* autorizzativo disciplinato dal d.lgs n. 105/2015 prevede lo svolgimento di un'istruttoria tecnica e la valutazione tecnico-discrezionale del progetto, attività queste demandate al CTR composto, secondo legge, da funzionari tecnici qualificati e rappresentanti dei vari enti territoriali, fra cui il Comune.

40.2 - Sulla base di tali coordinate ricostruttive, va rilevato che nel caso di specie l'istruttoria ai fini del rilascio del NOF è stata condotta in linea con le

prescrizioni del d.lgs n.105/2015 e tale fase ha preceduto l'istruttoria sul rapporto definitivo di sicurezza, facendone salve le risultanze.

In particolare, dall'esame della documentazione in atti (cfr. pag. 200 e ss. dell'all.6 depositato dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022), emerge che il CTR, che ha avviato l'istruttoria del rapporto di sicurezza dello stabilimento FSRU di Piombino il 29 luglio 2022, procedendo anche alla costituzione di un apposito gruppo di lavoro tecnico: i) ha esaminato in modo congruo tutti gli aspetti tecnici di pertinenza del progetto; ii) ha replicato a tutti gli aspetti di criticità indicati nel parere reso dal rappresentante del Comune; iii) ha espresso parere favorevole sul rapporto preliminare e riservandosi, poi, ogni successiva verifica in occasione della stesura del rapporto definitivo, prima della messa in esercizio dell'impianto.

Così, il 29 settembre 2022, il CTR, esaminata la relazione finale del gruppo di lavoro, ha concluso l'istruttoria del rapporto di sicurezza preliminare, con il rilascio del relativo nulla osta di fattibilità (cfr. ancora pag. 200 e ss. dell'all.6 depositato dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022).

Con nota del 7 ottobre 2022, l'esito dell'attività è stato, infine, comunicato al RUAS per la formazione del parere unico (cfr. all. 13 depositato dalle Amministrazioni statali il 19 dicembre 2022).

40.3 – Giova, poi, evidenziare che, contrariamente a quanto asserito dal Comune, l'esame di varie risultanze documentali conferma che l'istruttoria sfociata nell'autorizzazione commissariale impugnata è stata condotta sul progetto presentato dalla Snam che, riguarda non già una gasiera ma un impianto di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante (FSRU).

Tale evidenza traspare, in particolare:

- dal rilievo per cui la Golar Tundra gode di una classificazione che, a differenza di quanto asserito dal ricorrente, ne prevede espressamente l'utilizzo come rigassificatore: detta nave è stata, infatti, progettata e varata avendo in dotazione di bordo un impianto di rigassificazione; e ciò è tanto vero che il certificato di classificazione (cfr. all. 49 depositato dalla Snam il 14

febbraio 2023), di cui l'unità godeva anche nel periodo antecedente all'acquisto da parte della società proponente, riporta la dicitura (obbligatoria) REGAS, ossia l'abbreviazione, nel linguaggio del Regolamento *Det Norske Veritas* per la classificazione delle navi, di "impianto di rigassificazione"; la Golar Tundra era quindi immediatamente in grado, essendo stata fabbricata a questo scopo, di operare come rigassificatore;

- dalla puntuale relazione tecnica prodotta dalla Snam (cfr. all. 48 depositato dalla Snam il 14 febbraio 2023), concernente l'analisi delle caratteristiche della Golar Tundra per l'impiego come rigassificatore (relazione la cui attendibilità non è stata oggetto di nessuna efficace contestazione da parte del ricorrente), lì dove si legge che *"l'unità, dunque, costituisce a tutti gli effetti un impianto di rigassificazione (Regasification plant) e, una volta permanentemente ormeggiata (in porto o offshore), in accordo ai piani di ormeggio approvati dalla Società di Classificazione, è idonea ad operare quale rigassificatore. La notazione di classe Tanker for liquefied gas conferma che l'unità è dotata di sistema di contenimento del carico idoneo per il trasporto del carico e 13 quindi per l'immagazzinamento e contenimento del gas liquefatto."* (cfr. ancora all. 48 citato): le caratteristiche costruttive coincidono, dunque, con quelle di un impianto di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante (FSRU).

Né a conclusioni diverse può giungersi valorizzando le risultanze del documento n. 119 delle produzioni del Comune depositate il 14 giugno 2023, dal quale, in tesi, si desumerebbe l'installazione sulla Golar Tundra di una piattaforma di rigassificazione nei cantieri di Singapore, prima di intraprendere la navigazione verso Piombino.

Le modifiche effettuate, infatti, come più diffusamente illustrato in seguito, hanno riguardato sostanzialmente, per entità dimensionale e funzionale, interventi insuscettibili di cambiare la tipologia di funzionamento del terminale per il quale lo stesso è stato nativamente progettato (terminale di stoccaggio e rigassificazione galleggiante – FSRU).

Altrettanto inconferente risulta l'argomentazione del ricorrente, muovendo dal par. C.7.3.2 del RPdS, ove si dà atto che i serbatoi della Golar Tundra sono

realizzati conformemente all'IGC Code, arriva a concludere che detta nave sarebbe una gasiera, in quanto detta normativa tecnica si applicherebbe alle sole navi gasiere.

Sul punto, è sufficiente rilevare come lo stesso acronimo "IGC Code" stia per "*International Code of the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk*" ossia, in italiano, "*Codice Internazionale per la costruzione e le dotazioni delle unità navali che contengono gas liquefatto nella stiva*".

Tale evidenza è confermata dalla recente circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di serie generale n. 169 del 24 gennaio 2023 che, allo "*scopo di raccogliere la certificazione minima obbligatoria richiesta per le navi di bandiera italiana che intendono operare ormeggiate nei porti nazionali o ancorate nelle acque sottoposte a giurisdizione italiana*", ha confermato che le FSRU debbano essere certificate anche ai sensi dell'IGC Code.

Quindi, anche nell'ordinamento italiano l'IGC Code non ha ad oggetto solo le gasiere, ma tutte le navi che, al di sopra di una certa stazza, operano col GNL nella propria stiva.

Lo stesso esame del RPdS conferma che esso è stato tarato, contrariamente a quanto affermato dal Comune, su un impianto di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante (FSRU) e non su una gasiera.

Le valutazioni di sicurezza sono state condotte su detto impianto di stoccaggio e di rigassificazione.

Si veda, ad esempio, il Cap. B "*Informazioni relative allo stabilimento*", Par. B.3, "*Descrizione delle Attività e Tecnologia di Base*", dove è riportato quanto segue: "*B.3.1.2.2 Condizione A.2 (Servizio di rigassificazione e scarico GNL da Shuttle Carrier). La nave metaniera carica di GNL (Shuttle carrier) attraccherà alla FSRU side to side e, dopo aver effettuato le operazioni preliminari (per esempio la misura del volume delle tanche pre-trasferimento, il raffreddamento delle linee, la regolazione della pressione dei serbatoi, etc.) inizierà il pompaggio di GNL tramite manichette flessibili dedicate. In questa condizione operativa, sarà attivo anche il processo di rigassificazione, pertanto le pompe di prelievo del GNL dai serbatoi della FSRU "LNG Feed", le pompe ad alta*

pressione “HP Booster” ed i vaporizzatori ad acqua mare saranno in funzione; saranno inoltre collegate e operative le manichette flessibili ad alta pressione per l’invio del GN al metanodotto di banchina. La gestione del BOG avviene secondo quanto indicato al paragrafo dedicato. B.3.1.2.3 Condizione A.3 (Servizio di rigassificazione e carico GNL su navi metaniere).

La nave metaniera da caricare di GNL attraccherà alla FSRU side-to-side e, dopo aver effettuato le operazioni preliminari (per esempio la misura del volume delle tanche pre-trasferimento, il raffreddamento delle linee, la regolazione della pressione dei serbatoi, etc.) inizierà la ricezione di GNL tramite manichette flessibili dedicate.

In questa condizione operativa, sarà attivo anche il processo di rigassificazione, pertanto le pompe di prelievo del GNL dai serbatoi della FSRU “LNG Feed”, le pompe ad alta pressione “HP Booster” ed i vaporizzatori ad acqua mare saranno in funzione; saranno inoltre collegate e operative le manichette flessibili ad alta pressione per l’invio del GN al metanodotto di banchina. La gestione del BOG avviene secondo quanto indicato al paragrafo dedicato”.

Nel Par. C.7 “*Criteri progettuali e costruttivi*” (pagg. 177 - 210), sono riportate tutte le precauzioni e i coefficienti di sicurezza adottati per la progettazione dell’impianto sia di banchina che di FSRU.

In conclusione, come si evince con chiarezza dalla lettura del documento, nel RPdS tutte le valutazioni inerenti ai rischi e alla sicurezza sono state attentamente compiute con riferimento all’impianto di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante FSRU e non in relazione ad una semplice “gasiera”, come erroneamente asserito dal Comune ricorrente.

40.4 – Tanto premesso in chiave ricostruttiva, Il Collegio può ora passare all’esame delle varie censure formulate nel ricorso.

Al riguardo, va evidenziato che dette doglianze sono riconducibili a due categorie: i) quelle volte a contestare il contrasto del RPdS rispetto alle previsioni del d.lgs n. 105/2015 e alla norma UNI EN ISO 20257; ii) quelle volte a far emergere presunti abnormi aspetti di palese illogicità e di manifesta erroneità nelle valutazioni compiute dal CTR.

Quanto alla categoria sub i) si dimostrerà nel paragrafo seguente che la citata norma alla norma UNI EN ISO 20257 non era applicabile nella specie, con conseguente infondatezza di tutti i profili di censura volti a far valere il contrasto degli atti gravati con la citata norma tecnica.

Con riferimento alla categoria *sub ii)* il Collegio - nei limiti della valutazione consentitagli, attesa la natura latamente tecnico-discrezionale della valutazione attribuita dal menzionato decreto legislativo alle Amministrazioni competenti – osserva che i rilievi mossi attengono per la gran parte a profili per i quali la definizione dei controlli non poteva che essere rimessa alla fase di avviamento ed esercizio dell'impianto e, quindi, alla stesura del rapporto definitivo di sicurezza.

Le contestazioni del ricorrente, in altri termini, sono legate ad elementi di dettaglio non disponibili in fase di progettazione preliminare, per cui correttamente il CTR ha rimandato la definizione delle scelte e delle specifiche misure da adottare alle fasi successive di dettaglio.

Le carenze prospettate dalla ricorrente sono state, poi, enunciate muovendo da valutazioni eminentemente soggettive di incompletezza-insufficienza dei pur complessi studi compiuti dall'Amministrazione, dei quali si intende contestare il livello di approfondimento.

In proposito è utile osservare che le valutazioni di organi tecnici come quelle in esame sono sindacabili, per il loro contenuto squisitamente tecnico ed ampiamente discrezionale, solo entro ben ristretti limiti, in relazione alla eventuale emersione degli estremi - che in questa sede non si profilano - delle figure sintomatiche dell'illogicità manifesta e della contraddittorietà (cfr. Cons. St., Sezione VI, n. 5590/2001 e n. 1/2004).

La legittimità dell'azione amministrativa non può quindi che essere valutata *“nei limiti che incontra il sindacato giurisdizionale dinanzi all'operato della pubblica amministrazione nel caso in cui, come nella fattispecie, sia stata chiaramente esercitata una discrezionalità prevalentemente di tipo tecnico. Come noto, infatti, il giudice amministrativo non può sostituire il proprio giudizio tecnico a quello formulato dall'amministrazione a*

meno che lo stesso non risulti essere viziato da un errore materiale ovvero da palese illogicità, irragionevolezza e manifesta incongruenza”, profili questi nella specie insussistenti (cfr. *ex multis* T.A.R. Lazio, Roma, II, n.2910/2022).

Quanto poi, alle relazioni tecniche depositate dal ricorrente a supporto delle varie censure, il Collegio non può che aderire al consolidato orientamento giurisprudenziale secondo cui:

i) *“il parere tecnico redatto per conto della parte ricorrente da un soggetto terzo e depositato in giudizio a supporto delle censure articolate avverso i quesiti contestati, non risulta dotato di efficacia probatoria nemmeno rispetto ai fatti che il consulente asserisce di aver accertato, potendo valere solo a fini indiziari come qualsiasi altro documento proveniente da un terzo e il cui apprezzamento risulta affidato alla valutazione discrezionale del giudice che, pertanto, non è vincolato alle risultanze contenute negli stessi”* (cfr., in argomento, Tar Lazio, Roma, III, n. 16899/2022; Cons. St., IV, n. 2579/2009);

ii) in materie tecnico-scientifiche, quale è indubbiamente quella in esame, si applica il principio per cui le valutazioni delle Autorità preposte sono ampiamente discrezionali, e quindi possono essere sindacate in sede di giurisdizione di legittimità nei soli casi di risultati abnormi o evidentemente illogici e contraddittori; non è invece consentito chiedere al Giudice di sostituirsi alle valutazioni riservate alle Amministrazioni, giungendo ad esiti diversi fondati sulle perizie tecniche di parte o con il richiamo a studi predisposti da propri esperti (cfr. sul principio Cons. St., V, n. 2524/2021, e per il caso particolare del parere di un esperto di parte, id., IV, n.4331/2021).

Ciò premesso, il Collegio può passare alla disamina più analitica dei singoli profili di gravame.

40.4.1 – Un primo ordine di censure si appunta sulla circostanza per cui il RPdS non avrebbe tenuto conto della norma UNI EN ISO 20257, che fornisce i requisiti e le linee guida per la progettazione e per l’esercizio di installazioni galleggianti per il gas naturale liquefatto.

Tali assunti non sono meritevoli di positiva considerazione per una serie di ragioni.

In primo luogo, va evidenziato che le norme tecniche diventano vincolanti solo quando una norma cogente ne richiama in via espressa l'applicazione in via obbligatoria, recependole.

Senonché, il Comune non ha saputo indicare né la disposizione di legge che renderebbe obbligatoria l'applicazione della norma UNI EN ISO 20257, né tanto meno il rinvio alla suddetta regola tecnica contenuto nel d.lgs n. 105/2015.

Non pertinente risulta il richiamo al punto C.4.1. dell'allegato C, parte seconda del citato decreto, nella parte in cui richiede che il gestore, nell'analisi degli eventi incidentali, effettui le scelte *“della metodologia da adottare con riferimento allo stato dell'arte in materia ed alle specifiche caratteristiche del proprio stabilimento”*.

Ora, tale previsione non reca alcun richiamo esplicito a norme tecniche ma alla più ampia e generica nozione dello *“stato dell'arte in materia”*, che nella specie è stato correttamente individuato dall'Amministrazione facendo riferimento alle previsioni del d.m. 9 maggio 2001.

In ogni caso, lo stato dell'arte va strettamente correlato alle concrete caratteristiche dell'impianto (e non già a quelle tecniche correlate al tipo di attività, come pretenderebbe il ricorrente), nella specie soggetto ad una specifica regolamentazione diversa dalla invocata norma tecnica.

Sul punto, è il caso di ricordare che, come puntualmente allegato dalla difesa erariale: i) la Golar Tundra è stata certificata come conforme ai requisiti tecnici individuati da normative di settore (IGC Code, cogente per le navi e valida sia per le gasiere che per i rigassificatori); ii) per la sua progettazione sono state utilizzate, considerata anche la complessità delle installazioni, numerose norme tecniche internazionali che regolano la navigazione, lo stoccaggio e la rigassificazione su nave, riportate dal gestore nelle informazioni fornite al gruppo di lavoro nominato dal CTR.

In secondo luogo, la stessa UNI EN ISO 20257, al par. A.4 (Appendice A), conferma la sua inapplicabilità alla fattispecie in scrutinio, lì dove chiarisce che

le regole ivi stabilite assumono carattere residuale rispetto alla normativa nazionale, come ben evidenziato dalla formulazione “*when no local regulations exist*” (cioè laddove non sia vigente una normativa interna).

Ora, nella fattispecie in scrutinio la normativa nazionale esiste ed è stata correttamente individuata dal CTR nei criteri definiti dal d.m. 9 maggio 2001, che regolano la localizzazione e la pianificazione territoriale delle zone circostanti agli stabilimenti industriali soggetti alla c. d. disciplina Seveso e recano la disciplina dell'accettabilità o meno dei vari scenari di rischio.

Al riguardo, non convince l'argomentazione del Comune, secondo cui le disposizioni di cui al citato decreto sarebbero inapplicabili, perché aventi ad oggetto unicamente i requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale, inapplicabili ai bacini portuali.

Difatti, il ricorrente non spiega quali disposizioni della invocata norma tecnica disciplinerebbero le zone circostanti nel caso di impianti nei bacini portuali, tenuto anche conto della non agevole trasponibilità a tale fattispecie dei criteri di valutazione del rischio introdotti dalla UNI EN ISO 20257.

Alle previsioni del d.m. del 9 maggio 2001 si aggiunge anche la disciplina speciale recata dall'*IGC code*: i) valido, come già anticipato, sia per le gasiere che per le FSRU; ii) applicabile alle navi costruite a partire dal 1° luglio 1986, incluse quelle aventi stazza lorda inferiore a 500 tonnellate; iii) cogente, in quanto previsto al Capitolo VII, parte C della Convenzione internazionale SOLAS, che rappresenta – a differenza della UNI EN ISO 20257 - una norma di rango primario, ai sensi dell'art 10 comma 1 della Cost. e quindi risulta direttamente applicabile.

Quindi, in assenza di una norma giuridica di recepimento della norma di buona tecnica citata, nella specie erano da adottarsi norme tecniche di livello di sicurezza equivalente, soprattutto se cogenti.

Del resto, è la stessa norma UNI EN ISO 20257 a prevedere che gli schemi di analisi proposti siano da considerare una “linea guida” piuttosto che uno schema rigido da seguire inderogabilmente in ogni situazione.

In terzo luogo, la normativa tecnica UNI EN ISO 20257, entrata in vigore il 2 settembre 2021, si applica alle FSRU di nuova costruzione o riconvertite. Ma questo non è il caso della Golar Tundra che è stata concepita e costruita come FSRU già prima dell'entrata in vigore di questa normativa.

Né a conclusioni diverse può indurre la considerazione degli interventi subiti dalla Golar Tundra presso il cantiere di Singapore. Le modifiche effettuate, infatti, come più diffusamente illustrato in seguito, hanno riguardato sostanzialmente, per entità dimensionale e funzionale, interventi di manutenzione straordinaria e di adeguamento necessari per consentire:

- il collegamento delle tubazioni di uscita gas naturale della nave con le manichette flessibili allacciate alle condotte in banchina;
- il collegamento dei cavi di alimentazione elettrica e di trasmissione dati nave-terra.

Pertanto, tali interventi non hanno cambiato la tipologia di funzionamento del terminale per il quale lo stesso è stato nativamente progettato (terminale di stoccaggio e rigassificazione galleggiante – FSRU).

Non si è, quindi, trattato di una riconversione, in quanto la Golar Tundra era già in possesso della licenza per funzionare quale FSRU e aveva a bordo i componenti tecnici a ciò necessari. L'essenzialità degli interventi a consentire l'attività di rigassificazione è stata quindi smentita dall'esame della documentazione in atti.

Su tali basi, non si comprende perché mai il RPdS, nell'individuare e applicare le metodologie di analisi degli eventi incidentali appropriate rispetto alle caratteristiche tecniche e costruttive effettivamente possedute dalla Golar Tundra, avrebbe dovuto far riferimento a norme tecniche che non trovano applicazione nella fattispecie all'esame.

In tale prospettiva, correttamente il CTR non ha fatto applicazione nella specie della UNI EN ISO 20257. E tale conclusione consente di ritenere – come già anticipato - infondate tutte le seguenti censure di asserita

incompletezza e incongruenza del RPdS, nella parte in cui esse hanno dedotto il contrasto di quest'ultimo con la citata norma tecnica.

40.4.2 – Con un ulteriore profilo di censura, il ricorrente ha lamentato la mancanza delle necessarie valutazioni sui vari rischi associati ai serbatoi di stoccaggio della Golar Tundra e al loro esercizio.

La doglianza non coglie nel segno, tenuto conto che, come conferma l'esame della documentazione comprovante le valutazioni dell'Amministrazione:

- il CTR ha esplicitato le sue prerogative, caratterizzate da accentuata discrezionalità tecnica, assumendo, in coerenza con il progetto FSRU, che la Golar Tundra sia destinata ad operare, nei tre anni oggetto dell'autorizzazione unica, permanentemente ormeggiata al porto di Piombino, senza esser, dunque, sottoposta al moto ondoso;
- il medesimo CTR ha valutato in modo congruo sia la tipologia e la sicurezza dei serbatoi sia la presenza di generatori di azoto, come comprovato dal tenore del RPdS, in cui tutti i relativi aspetti sono stati affrontati con adeguati dettagli (cfr. pagg. 44 e ss. per i serbatoi e pag. 54 per i generatori di azoto) e attendibilità;
- lo *sloshing*, fenomeno idrodinamico connesso al movimento del gas liquido all'interno dei serbatoi della nave in stato di moto, in condizioni di normalità (ossia con la Tundra ormeggiata all'interno del porto) non si può verificare: una volta ormeggiata in acque riparate, come quelle portuali, la nave non è soggetta a carichi dovuti al moto ondoso o alle correnti e nemmeno a moti di traslazione;
- l'evenienza che la Golar Tundra debba disormeggiare risulta eccezionale, così come è eccezionale l'evenienza che tutte le condizioni perché lo *sloshing* si realizzi; a tal fine è, infatti, necessario al contempo che: 1) il sistema di contenimento sia in precise condizioni di carico parziale; 2) la Golar Tundra sia costretta ad uscire dalle acque riparate; 3) le condizioni meteomarine siano di intensità tale da generare il movimento del carico liquido all'interno dei serbatoi;

- in ogni caso, per tale evenienza è stata valutata la presenza di procedure predisposte dal costruttore per la redistribuzione del GNL tra i serbatoi anche al di sotto del carico ottimale, atte ad escludere proprio il rischio *sloshing*; al riguardo, a fronte dei rilievi del ricorrente sull'eccessiva durata di tali operazioni, va osservato che la procedura di redistribuzione del GNL all'interno dei serbatoi potrebbe anche essere svolta in fase di allontanamento della nave dal porto, riducendo la durata minima delle operazioni di disormeggio.

Quanto ai possibili incidenti e alle connesse conseguenze catastrofiche paventati dal ricorrente, il Collegio ritiene che essi abbiano preso le mosse da assunti basati su evenienze ipotetiche e non sufficientemente suffragate.

Per tale ragioni, il Collegio non ritiene che gli stessi siano in grado di inficiare l'attendibilità e la logicità delle valutazioni compiute nel RPdS.

Il riferimento è: i) al passo del rapporto, che ha analizzato i possibili danni in tutti gli scenari incidentali considerate credibili secondo le quattro categorie di effetti (elevata letalità, inizio letalità, lesioni irreversibili, lesioni reversibili) e ha concluso che gli effetti di qualsivoglia ipotesi di danno scientificamente considerabili non investono zone del porto frequentate da operatori diversi da quelli addetti all'esercizio della Golar Tundra; ii) alla conclusione per cui, a fronte dei sistemi di sicurezza presenti sulla nave nonché dei relativi accorgimenti progettuali (quali, ad esempio, le barriere primarie e secondarie dei serbatoi, i sistemi di controllo dei parametri di processo, le valvole di sicurezza sui serbatoi etc.), il CTR ha escluso che possano verificarsi eventi catastrofici come quelli paventati dal ricorrente, anche sulla base del fatto che, in letteratura e nelle serie storiche, non si sono riscontrati simili accadimenti per unità galleggianti di questo tipo.

40.4.3 – Del pari infondato risulta il profilo di censura, con cui il ricorrente ha lamentato la mancanza di approfondimenti, da parte della società proponente, in tema di rischio da fonti mobili.

Al riguardo, è sufficiente evidenziare che nell'ambito della conferenza dei servizi la tematica è stata espressamente diffusamente affrontata e risolta (cfr. sul punto all. 14A, pagg. 30-31, box 9 e pag. 33, box 15 della produzione depositata dalla Snam il 19 dicembre 2022).

E' stata valutata l'analisi condotta dalla società specializzata CETENA per la valutazione dei rischi da impatto all'interno del porto e le relative conclusioni sono state recepite e fatte proprie dall'Amministrazione: tale analisi oltre a considerare diverse tipologie navali, ha analizzato varie situazioni meteo di criticità, con venti fino a 25 nodi (meno di 50 km/h), al fine di individuare quelle condizioni meteo marine sicure, nelle quali è possibile effettuare le operazioni di ingresso e uscita dal porto in sicurezza.

Pertanto, le condizioni meteomarine peggiori non sono considerate in radice compatibili con le operazioni di ingresso, di scarico della metaniera e di uscita dal porto, che, quindi, al ricorrere di parametri superiori rispetto a quelli simulati, non saranno effettuate.

A ciò si aggiunga che la programmazione delle operazioni sulla base di previsioni meteorologiche è sempre soggetta alla valutazione da parte della Capitaneria di porto, che esclude lo svolgimento di tali operazioni in condizioni non compatibili.

Coerentemente il CTR si è espresso proprio sul tema della sicurezza delle manovre ai fini del RPdS, rilevando che *“le condizioni riguardanti la sicurezza delle manovre, espone nel Rapporto di sicurezza utilizzando quale punto di riferimento anche l'attività di simulazione già svolta presso l'Istituto Cetena di Genova, al fine di escludere i rischi di collisione, sono date per acquisite in quanto, come riferito dai rappresentanti della Capitaneria di Porto, l'Autorità marittima competente provvederà a disciplinare lo svolgimento delle manovre di ingresso e uscita dal porto delle imita navali interessate, individuando dei limiti di fattibilità legati alle linee di traffico ed alle condizioni meteo marine, favorendo le fasce orarie di minor flusso”* (cfr. sempre il citato all. 14A, pag. 202).

La valutazione operata dal CTR non ha recepito acriticamente le risultanze dell'analisi svolta dall'Istituto CETENA ma le ha vagliate tenendo conto delle verifiche condotte dalla Capitaneria di Porto, confermandone l'attendibilità.

A fronte di ciò, il ricorrente non ha addotto alcun efficace elemento volto ad inficiare la completezza e l'adeguatezza dell'attività istruttoria compiuta dall'Amministrazione e delle valutazioni tecnico-discrezionali in cui essa è confluita.

40.4.4 – Altrettanto inconferenti risultano le censure con cui il Comune ha affermato che: i) la documentazione prodotta per soddisfare le richieste di chiarimenti del CTR non chiarirebbe le ragioni per cui sia stata presentata un'analisi *HazOp* relativa ad una nave diversa dalla Golar Tundra (anche se dichiarata simile); ii) la detenzione e l'utilizzo di olio combustibile, di gasolio e di ipoclorito di sodio non sarebbero nemmeno stati oggetto dell'analisi preliminare per l'individuazione delle unità critiche, così come richiesto *ex lege*; iii) la circostanza che la nave debba essere sottoposta a manutenzione straordinaria non sarebbe stata mai posta all'attenzione della conferenza di servizi, con la conseguenza che nel RPdS sarebbero state scartate ipotesi di rottura delle tubazioni, senza fornire una dettagliata indicazione di quelle norme manutentive che garantirebbero l'efficace controllo dello stato di conservazione delle stesse.

40.4.4a - Il rilievo sub i) risulta contraddetto dal tenore della documentazione in atti, atteso che in sede di conferenza dei servizi è stata risolta la tematica della compatibilità dell'analisi svolta sulla nave Golar Igloo rispetto al Progetto FSRU (cfr. sempre il citato all. 14A pag. 30, box 8).

In ogni caso, l'analisi *HazOp* presentata è inerente all'unità di rigassificazione e fa riferimento all'analisi condotta dall'armatore della nave su un modello di rigassificazione tipico installato su diverse navi, tra cui la Golar Tundra.

Che l'analisi *HazOp* si basasse su una nave "similare" è stato dichiarato dalla medesima Snam (cfr. pag. 116 dell'all. 21 della produzione depositata dalla Snam il 19 dicembre 2022). E l'analisi del CTR ha tenuto debito conto delle

differenze tra le unità di rigassificazione, affermando espressamente che, avendo il gruppo di lavoro confrontato i P&I del terminale di rigassificazione e quelli della Golar Igloo oggetto di analisi *HazOp*, ha riscontrato che gli stessi sono “*sostanzialmente congruenti*” (cfr. sempre pag. 195, box 17 del citato all. 14A).

Al proposito, il ricorrente si è limitato ad addurre in modo generico che le valutazioni sarebbero state fatte su elaborati progettuali che nulla hanno a che vedere con l’installazione FSRU: i) dimenticando che la Golar Tundra aveva già a bordo tutte le componenti tecniche necessarie per funzionare da FSRU e non necessitava di modifiche strutturali; ii) non allegando con precisione gli elementi tecnici presenti sulla nave oggetto dell’analisi *HazOp* e assenti sulla Golar Tundra, tali da inficiare l’attendibilità dell’analisi compiuta.

E tale ultima allegazione era quanto mai necessaria, tenendo conto che in sede procedimentale la società proponente, con la documentazione integrativa prodotta il 30 agosto 2022, aveva rappresentato una serie di venticinque confronti puntuali tra le due navi con riferimento agli elementi individuati come cause iniziatrici nelle ipotesi *HazOp* del RPdS, giungendo alla conclusione che la Golar Igloo e la Golar Tundra erano navi “gemelle” ai fini che qui rilevano.

La restante parte della nave è stata analizzata ad *hoc*, con tecniche di analisi quantitativa all’interno del RPdS. Ne è palese dimostrazione la figura 4, a pag. 18 del RPdS, da cui emerge l’analisi di tutte le unità logiche nell’ambito dell’analisi di rischio: tutti i circuiti, compresi i serbatoi, sono stati oggetto di valutazione e di analisi.

In definitiva, nel RPdS tutte le informazioni sono fornite sulla base delle conoscenze progettuali e realizzative disponibili al momento della presentazione del rapporto, come previsto all’Allegato C del d.lgs n.105/2015. Tra l’altro, in fase di NOF l’analisi *HazOp* non sempre viene fornita, dal momento che la stessa può efficacemente essere implementata solo una volta che il progetto degli impianti assuma carattere definitivo.

40.4.4b - Quanto ai rilievi sub ii) e iii), il Collegio osserva che, contrariamente a quanto affermato dal ricorrente, l'analisi di rischio ha considerato la sezione dei serbatoi di stoccaggio. L'esame della documentazione sottoposta dalla società proponente all'attenzione del CTR evidenzia che il procedimento di valutazione dei rischi non si è limitato allo studio *HazOp* della sezione di rigassificazione della nave, bensì ha introdotto ulteriori ipotesi incidentali sulla base dello studio di letteratura e analisi storica. In questo approfondimento sono stati studiati anche i serbatoi di stoccaggio: ne è dimostrazione l'introduzione dell'ipotesi incidentale 5H (fenomeno di “roll over” dei serbatoi cfr. pag. 19 dell'all. 21 della produzione depositata in giudizio dalla Snam il 19 dicembre 2022), nonché la trattazione analitica dedicata ai serbatoi della nave (cfr. pag. 123, dell'all. 21 citato).

Lo stesso vale per le altre sostanze pericolose, che sono state esplicitamente trattate a pag. 57 del RPdS e ulteriormente approfondite dalla società proponente con le integrazioni al RPdS depositate in data 10 agosto 2022 (cfr. pagg. 36-37 dell'all. 22 della produzione depositata in giudizio dalla Snam il 19 dicembre 2022).

In definitiva, nel corso dell'esame del RPdS sono state prese in esame, in quanto disponibili, le *HazOp* relative agli eventi associati al LNG in forma liquida con le conseguenze potenzialmente più gravose in termini di distanze di danno.

Nella fase del NOF gli impianti di elettro-clorurazione, sebbene la loro presenza non fosse ancora confermata, nonché gli stoccaggi di combustibili sono stati comunque valutati in maniera preliminare, con un livello di approfondimento commisurato alla gravità delle ipotesi incidentali ragionevolmente ipotizzabili. La metodologia adottata è, comunque, coerente con le fasi individuate al punto C.4.1. allegato C parte seconda del d. lgs n. 105/2015.

Le dimensioni delle rotture ipotizzate quali sede di rilasci incidentali di GNL da tubazioni sono state individuate dalla società proponente in linea con le

indicazioni delle linee guida “Attività a rischio di incidente rilevante – Guida alla lettura, all’analisi e alla valutazione dei Rapporti di Sicurezza” emanate dal Ministero dell’Interno, del 1994.

Alla luce di quanto precede emerge l’infondatezza degli assunti ricorsuali.

40.4.5 – Quanto al profilo di censura concernente la mancata considerazione degli scenari di incidente rilevante “pool fire” e “flash fire” nell’ambito dello studio di fattibilità del Progetto FSRU, ancora una volta l’esame delle risultanze in atti smentisce la sua fondatezza. Né il ricorrente ha offerto elementi adeguati a confutare l’attendibilità e la logicità delle approfondite valutazioni tecnico-discrezionali dell’Amministrazione.

A riprova del livello di approfondimento con cui è stato condotto l’esame degli aspetti in discorso si consideri il verbale della seduta della conferenza di servizi del 21 ottobre 2022, laddove si legge che “Per quanto riguarda gli aspetti concernenti il rischio di incidenti rilevanti si ricorda che la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite dal Proponente, è stata esaminata dai Vigili del Fuoco e dal CTR mentre in relazione agli aspetti connessi all’operatività del porto e alla sicurezza in ambito portuale la documentazione è stata esaminata dalla Capitaneria di Porto e dall’AdSP. Si evidenzia che la documentazione presentata, in relazione ai contenuti del Rapporto Preliminare di Sicurezza, ha consentito il rilascio del NOF da parte del CTR; per la successiva fase di redazione del Rapporto definitivo di Sicurezza sono state impartite osservazioni e prescrizioni.” (cfr. pag. 11 dell’all. 14A, delle produzioni depositate in giudizio dalla Snam il 19 dicembre 2022).

Sempre dal verbale, poi, risulta che “in sede di presentazione del Rapporto definitivo di Sicurezza [si dovrà] effettuare una simulazione del Top event R1 (a e b) mediante CFD integrato con modello agli elementi finiti (o altra metodologia concordata) per la parte strutturale degli scafi delle navi, per gli effetti derivanti dagli scenari pool fire su acqua e PCVE (esplosione parzialmente confinata). La modellazione CFD di cui sopra non deve limitarsi al rilascio di hold up, ma deve considerare tutto l’intervallo di tempo tra l’inizio del rilascio e la cessazione dello stesso. Il tutto al fine di escludere scenari più gravosi rispetto a quelli individuati. Si ritiene fondamentale puntare sulla prevenzione, si chiede pertanto di

individuare e adottare le misure necessarie a rendere marginale la possibilità di innesco” (cfr. pagg.196-197 dell’all. 14A delle produzioni depositate in giudizio dalla Snam il 19 dicembre 2022).

Inoltre, l’approccio seguito per l’analisi di rischio contenuta nel RPdS risulta aver valutato l’interezza del progetto, individuando ben settantuno scenari incidentali. Il tutto risulta *per tabulas* alle pagg. 135 e ss. del RPdS, laddove ove sono rappresentati scenari con frequenze di accadimento rarissime, come emerge dall’analisi svolta dal CTR, che ha confermato l’attendibilità dello studio condotto dalla società proponente.

40.4.6 – Parimenti infondato risulta il profilo di censura, con cui il Comune ha lamentato che non sarebbe stata svolta un’appropriata valutazione dei dati storici sulle installazioni simili negli ultimi dieci anni con riferimento ai rigassificatori galleggianti.

Infatti, va adeguatamente considerato quanto emerge dalle pagg. 71 e ss. del RPdS, in merito: i) alla selezione di un congruo numero di incidenti ritenuti di interesse per il progetto (cinquantasette incidenti), all’esito di una selezione condotta su un totale di ventisettemilacinquecento incidenti, avvenuti in tutto il mondo negli ultimi novanta anni e registrati nella banca dati FACTS (una delle più qualificate); ii) agli elementi di riconducibilità degli incidenti selezionati al progetto in esame; iii) all’integrazione della trattazione dell’analisi storica con gli eventi disponibili all’interno del sistema di segnalazione degli incidenti rilevanti o “*Major Accident Reporting System*” (MARS, oggi eMARS), nel quale sono registrati ventisette eventi classificati come *Major Accident*, che hanno riguardato in maniera specifica il settore del GNL; iv) all’approfondimento dell’analisi tramite la letteratura di settore.

In definitiva, posto che la finalità dell’analisi storica è stata quella di identificare possibili eventi non già individuati mediante gli altri strumenti previsti (*HazOp*, metodo a indici, analisi delle rotture random, reazioni incontrollate e *Natech*), gli elementi riportati nel RPdS assumono una pertinenza e un livello di approfondimento già sufficienti a individuare, a

prescindere dall'ulteriore analisi svolta nel rapporto definitivo di sicurezza, i principali scenari di riferimento.

Ancora una volta, quindi, le censure del ricorrente si sono appuntate su aspetti eminentemente di merito delle valutazioni tecnico-discrezionali compiute nel procedimento, senza che ne siano stati efficacemente dimostrati gli aspetti di palese illogicità o di evidente erroneità.

40.4.7 – Le stesse conclusioni di infondatezza valgono, infine, per il profilo di censura con cui, pur a fronte della mole di prescrizioni richieste per l'approvazione del progetto FSRU, il CTR non avrebbe dovuto rilasciare il NOF.

La tesi del ricorrente è smentita dallo stesso tenore dell'art. 17, comma 2, secondo periodo del d.lgs n. 105/2015 laddove: i) è espressamente contemplato il rilascio del NOF condizionato, cioè corredato da prescrizioni, come nella specie; ii) è considerato quale fattore ostativo al rilascio del citato nulla osta solo l'emersione nel RPdS di *“gravi carenze per quanto riguarda la sicurezza”*, evidentemente nel caso in scrutinio non ravvisate.

Difatti, le lamentate criticità sono smentite dall'analitica istruttoria svolta dal CTR, la cui attendibilità non è stata efficacemente inficiata dalle censure dedotte.

Né può ritenersi, come fa il ricorrente, che l'elevato numero di integrazioni richieste rivelerebbe le carenze insanabili del RPdS.

Sul punto, il Collegio ritiene che: i) da un lato le integrazioni richieste dal CTR evidenziano il livello di approfondimento nell'istruttoria condotta e riflettono la specializzazione e interdisciplinarietà del gruppo di lavoro, nel quale (oltre ai costituenti ordinariamente presenti, ovvero Vigili del Fuoco, ARPAT e INAIL) sono state rappresentate competenze aggiuntive, quali la Capitaneria di Porto e la Azienda USL; ii) d'altro lato, come già rilevato, le prescrizioni impartite, a prescindere dal loro numero e dalla loro natura specie a fronte di un'opera così complessa, non erano tali da precludere il rilascio del NOF.

E non può mancarsi di osservare che la gran parte di quelle che il Comune asserisce essere omissioni del RPdS costituiscono in realtà tematiche trattate e risolte in seno alla conferenza di servizi.

A riprova di ciò, è sufficiente riscontrare come l'elenco di richieste di integrazione formulate nel corso della seduta della conferenza di servizi del 19 settembre 2022 dal Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno in merito al “*Rilascio Nulla Osta di Fattibilità (NOF)*” sia sovrapponibile alle tematiche oggetto delle censure formulate dal ricorrente in merito al NOF (cfr. pagg. 347-348 dell'all. 14B delle produzioni depositate della Snam il 19 dicembre 2022).

Ebbene, in relazione a tali aspetti nel corso della seduta conclusiva della conferenza di servizi, il Commissario ha riferito che per *“gli aspetti concernenti il rischio di incidenti rilevanti si ricorda che la documentazione, comprensiva delle integrazioni fornite dal Proponente, è stata esaminata dai Vigili del Fuoco e dal CTR mentre in relazione agli aspetti connessi all'operatività del porto e alla sicurezza in ambito portuale la documentazione è stata esaminata dalla Capitaneria di Porto e dall'AdSP. Si evidenzia che la documentazione presentata, in relazione ai contenuti del Rapporto Preliminare di Sicurezza, ha consentito il rilascio del NOF da parte del CTR; per la successiva fase di redazione del Rapporto definitivo di Sicurezza sono state impartite osservazioni e prescrizioni.”*.

Se ne deduce:

- i) che le succitate tematiche sono state oggetto di approfondita istruttoria nel corso dell'*iter* autorizzativo, il quale è stato condotto con un grado di dettaglio adeguato, tenuto conto che è stato richiesto alla società proponente di fornire informazioni aggiuntive rispetto alla già cospicua mole documentale a corredo dell'istanza;
- ii) gli organi competenti si sono espressi nel senso di ritenere che: 1) la documentazione aggiuntiva fosse sufficiente ai fini del superamento delle necessità istruttorie avanzate; 2) non vi fossero criticità tali da non poter essere affrontate e risolte tramite le prescrizioni imposte col rilascio del NOF.

41 – Con il sesto motivo il ricorrente ha lamentato che: i) la valutazione di impatto sanitario (di seguito anche “VIS”) sarebbe carente e non redatta in conformità al d.m. del 27 marzo 2019, allegando a supporto della sua tesi una relazione redatta da un consulente di parte; ii) il parere rilasciato dall’ISS non potrebbe essere considerato favorevole; iii) le numerose prescrizioni impartite sarebbero destinate a rimanere “lettera morta”, in quanto non sarebbero state recepite dal Commissario e non potrebbero essere verificate dall’ISS.

41.1 - Quanto al rilievo *sub* i), il Collegio rileva che, ancora una volta, la doglianza del ricorrente muove dall’enfaticizzazione di alcuni passi desunti dalla voluminosa documentazione in atti e dalla loro lettura decontestualizzata, per avvalorare le proprie tesi e poi corroborarle con il parere di esperti di parte.

Senonché, dette tesi risultano basate non già su lacune obiettive dell’operato dell’Amministrazione o su obiettivi aspetti di erroneità o di illogicità delle determinazioni assunte ma su argomentazioni controvertibili, smentite dalla documentazione in atti e dalla sequenza del procedimento autorizzatorio, da cui il ricorrente muove per sollecitare un controllo giudiziario sostitutivo delle valutazioni amministrative connotate da forte discrezionalità tecnica.

Sull’inconferenza a questo fine delle relazioni degli esperti di parte si rimanda per esigenze di sintesi a quanto illustrato al par. 40.4.

A tale stregua, la lettura attenta e complessiva della documentazione in atti conferma l’insussistenza delle omissioni che inficerebbero lo studio di VIS, in quanto, come attestato dal parere ISS del 13 ottobre 2022, esse sono state tutte integrate e chiarite dalla società proponente con gli elaborati del 6 e del 10 ottobre 2022, trasmessi insieme all’aggiornamento del citato studio.

E ciò è tanto vero che, contrariamente a quanto affermato dal Comune, l’ISS, ha condiviso l’approccio utilizzato dalla Snam, dando atto di aver ricevuto le integrazioni in precedenza richieste e ha dettato alcune prescrizioni, di cui è stata verificata l’osservanza (cfr. pag. 273 dell’all. 6 della produzione depositata dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022).

La documentazione è stata, in ultimo, ritenuta esaustiva ed idonea a suffragare l'espressione del parere favorevole espresso dall'ISS per il tramite del RUAS nella conferenza di servizi.

E nella specie il ricorrente, pur avendo dedotto la difformità del documento di VIS rispetto alle linee guida del d.m. 27 marzo 2019 non è stato in grado di enucleare in modo chiaro e adeguato singoli aspetti di difformità, che non abbiano trovato smentita nell'esame della documentazione in atti.

41.1.1 – Altrettanto infondata risulta l'affermazione ricorsuale, secondo cui sarebbero state prese in esame le sole emissioni in atmosfera, in quanto le risultanze documentali evidenziano che sono state adeguatamente considerate anche le altre componenti ambientali.

Infatti, come attestato dal verbale della conferenza di servizi relativa alle Amministrazioni regionali, indetta dal RUR del 17 ottobre 2022 (cfr. all. 12 della produzione depositata dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022), verbale richiamato nella Conferenza dei servizi definitiva del 21 ottobre 2022 (cfr. all. 6 della produzione depositata dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022), nel corso dell'istruttoria è stata effettuata l'analisi di tutti i principali profili di impatto del progetto, iniziando dalla componente atmosfera (paragrafo 4.1) e proseguendo con le altre componenti (risorse idriche, acque marine, terre da scavo, rifiuti e bonifiche, agenti fisici, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi, paesaggio, salute pubblica, aspetti socio economici, e sicurezza; cfr. paragrafi da 4.2 a 4.10).

Anche in merito ai possibili effetti eventualmente prodotti dall'acqua fredda, come anche dal cloro in prossimità dell'opera di presa degli impianti di itticultura, lo studio modellistico presentato e valutato non ha evidenziato criticità, perché la diffusione del cloro e dell'acqua fredda è destinata a rimanere circoscritta all'interno del porto (cfr. par. 4.9 dell'all. 12 citato).

Tali elementi, come anticipato, sono confluiti nelle valutazioni, che il RUR ha riportato nella conferenza di servizi decisoria e quindi nella decisione finale

del Commissario, che ha basato la sua determinazione conclusiva sulle posizioni prevalenti.

Le predette evidenze sono state ulteriormente confermate dal documento, elaborato dalla Struttura commissariale e trasmesso ai soggetti partecipanti alla conferenza di servizi, ivi compreso il Comune di Piombino (pag. 15 dell'all. 6 lett. A della produzione depositata dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022), documento in cui, a seguito dell'istruttoria svolta, si è puntualmente controdedotto alle osservazioni pervenute in merito agli impatti dell'opera sulle varie componenti ambientali.

Anche tale documento dimostra che l'attenzione non si è concentrata solo sulle emissioni in atmosfera, come erroneamente asserito nel ricorso.

41.1.2 – Del pari smentita dalla documentazione in atti risulta l'affermazione ricorsuale concernente l'assenza dei dati sulle emissioni da PM 2,5 e SO2.

Infatti, i predetti inquinanti sono stati comunque considerati nelle simulazioni in merito alle emissioni dell'opera e quindi inclusi nella valutazione del relativo impatto da parte della società proponente (nonché integrati sulla base di quanto richiesto in sede procedimentale).

Sul punto, nel verbale della Conferenza dei servizi del 21 ottobre 2022, a pag. 11, in merito alle emissioni in atmosfera, si legge: *“sono stati aggiornati gli scenari emissivi includendo l'inquinante SO2 riferito ai rimorchiatori, per i quali è stata considerata una alimentazione a Marine Diesel Oil (MDO). Le simulazioni di dispersioni in atmosfera sono state integrate considerando (sempre in relazione ai rimorchiatori alimentati a MDO) le emissioni delle sostanze microinquinanti richieste (IPA, metalli pesanti, PCDD/F e NMVOC)”*.

Quindi l'integrazione, puntualmente fornita dalla società proponente e compiutamente valutata in sede conferenziale, ha riguardato anche le emissioni SO2 e PM 2,5, rientranti tra le sostanze microinquinanti.

Risulta poi è dirimente il rilievo per cui i valori di riferimento *health based* utilizzati per le valutazioni degli impatti si riferiscono all'esposizione alle

predette emissioni per l'intero arco della vita, mentre il progetto FSRU prevede che l'opera sia attiva solo per tre anni.

La valutazione ha, quindi, preso le mosse da un'ottica più cautelativa e conforme al principio di precauzione.

Neppure confermata dall'esame del parere dell'ISS risulta la tesi per cui tale ente avrebbe ravvisato un rischio cancerogeno connesso alla realizzazione del progetto.

41.1.3 – Parimenti inconferente risulta il richiamo, compiuto nel ricorso, alla richiesta dell'ARPAT alla Snam di integrare il modello diffusionale con due recettori rappresentativi delle località Gagno e Cotone, dove si concentrano alcune abitazioni residenziali già impattate da fonti emissive preesistenti.

Difatti - come si desume dal verbale della conferenza relativa alle Amministrazioni regionali, indetta dal RUR del 17 ottobre 2022 (cfr. pag. 11 dell'all. 12 della produzione della Regione Toscana depositata il 16 dicembre 2022) - la società proponente al paragrafo 3.6 (pag. 59) della nota di risposta alle richieste di integrazioni avanzate dall'ARPAT, ha riportato una planimetria aggiornata dei recettori (cfr. fig. 3.19) e i risultati delle simulazioni modellistiche relative alle ricadute di NOX e PM 10 nelle surrichiamate località (cfr. tab. 3.32), durante la fase di esercizio dell'impianto: le risultanze mostrano valori conformi ai limiti normativi indicati dal d.lgs n. 155/2010.

Tale richiesta di integrazione dell'ARPAT, dunque, lungi dal palesare lacune del progetto della società proponente, è stata formulata in un'ottica cautelativa e comunque è stata puntualmente soddisfatta in sede procedimentale.

41.1.4 – Neppure conferente risulta il rilievo del ricorrente volto a contestare la prescrizione dell'ISS, per cui le navi metaniere devono essere alimentate a gas naturale, atteso che: i) questa previsione era già contenuta nello studio della proponente; ii) la sua realizzabilità è stata positivamente valutata dallo stesso ISS.

41.1.5 – Infine, è infondato anche il rilievo ricorsuale in merito all'omessa verifica delle conseguenze degli impatti dell'ipoclorito di sodio rilasciato dalla

FSRU.

Sul punto dagli atti istruttori emerge, invece, che *“Con la documentazione integrativa di Agosto 2022 il Proponente ha fornito un aggiornamento delle indagini effettuate sulla matrice acque marine. ... ARPAT nel contributo ritiene che, nel merito, non emergano specifiche criticità ostative alla realizzazione del progetto. Con la documentazione integrativa è stata fornita una puntuale descrizione del progetto relativo all’uso delle acque di mare per il processo di vaporizzazione del GNL. L’acqua di mare, utilizzata per la vaporizzazione del GNL, sarà addizionata a bordo della FSRU con un minimo contenuto di cloro per prevenire la proliferazione di microorganismi all’interno degli scambiatori. Il quantitativo di cloro immesso sarà al di sotto del limite di 0,2 mg/l indicato dalla normativa vigente (Rif. Allegato 5 alla parte III del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.). La FSRU è dotata di un sistema di trattamento dell’acqua di mare, volto ad inibire la formazione della crescita vegetativa all’interno del circuito di acqua di riscaldamento (cooling water). Il sistema sfrutta il principio dell’elettrolisi dell’acqua di mare per produrre, direttamente a bordo, ipoclorito di sodio e idrogeno. L’ipoclorito di sodio prodotto dal sistema viene poi iniettato nel circuito. L’acqua di mare utilizzata per la vaporizzazione del GNL viene aspirata mediante pompe dedicate attraverso il punto di presa denominato SC2 ubicato a prua della FSRU lato sx e restituita attraverso il punto di scarico denominato P1 ubicato a prua della FSRU lato dx. Il punto di prelievo e il punto di scarico si trovano a due quote differenti sullo scafo: SC2 (prelievo) a circa -8m e P1 (scarico) a circa -3m. La FSRU è dotata di una presa campione per la misurazione del contenuto di cloro allo scarico dell’acqua di mare, al fine di assicurare che gli scarichi siano conformi a quanto previsto dalla normativa vigente. Lo scarico sarà sottoposto a monitoraggio in continuo di cloro e temperatura; il proponente dichiara che il livello di cloro sarà mantenuto inferiore al limite di legge allo scarico previsto dalla Tab. 3 All. 5 Parte III D.Lgs.152/2006. A tal proposito ARPAT prescrive che “i risultati delle misure in continuo del tenore di Cloro e della temperatura delle acque di raffreddamento della nave andranno registrati in modo non alterabile e con modalità tali da renderli rapidamente disponibili alle autorità di controllo; lo stesso varrà per le procedure di taratura e la registrazione degli interventi di taratura e*

manutenzione della sonda (fase di esercizio)” (cfr. pag.12 dell’all. 12 della produzione della Regione Toscana depositata il 16 dicembre 2022).

Nello stesso senso, va rilevato che nel verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022, a pag. 11 e ss. in merito agli aspetti relativi all’ambiente marino, si è specificato che *“sono stati forniti i dettagli sul calcolo di dispersione del cloro e del gradiente termico di temperatura, svolto a crescente grado di dettaglio, per tutta l’area prossima al punto di ormeggio della nave FSRU, ivi compreso l’imbocco degli impianti di itticoltura; in relazione alla valutazione dei possibili cambiamenti delle caratteristiche chimiche dell’acqua stessa come pH, CO2 ecc., sulla base degli studi modellistici effettuati, non sono state evidenziate alterazioni dei parametri chimico-fisici”*.

Il tema è stato, poi, approfondito e valutato in senso conforme anche al punto 22 del documento contenente le deduzioni formulate dalla Struttura commissariale in relazione alle criticità sollevate dal Comune (cfr. pag. 40 dell’all. 6 Lett A12 della produzione della Regione Toscana depositata il 16 dicembre 2022).

41.2 – Con riferimento al rilievo *sub ii)*, concernente l’asserita portata negativa del parere dell’ISS, la sua infondatezza emerge in modo evidente, ove si consideri che:

- nella chiusa del parere si afferma in modo chiaro e dirimente che *“alla luce di quanto sopra esposto, questo Istituto è dell’avviso che la realizzazione del progetto, anche tenuto conto della sua contingente rilevanza strategica a livello nazionale, sia condizionata all’adozione delle seguenti prescrizioni, relative all’esercizio triennale con una nave di rifornimento a settimana”*: il parere non è quindi negativo, ma è stato condizionato a specifiche prescrizioni di natura preventiva a tutela della salute della popolazione, che dal punto di vista dell’ISS rappresentano una *condicio sine qua non* alla eventuale realizzazione dell’opera; del resto, dette prescrizioni non avrebbero avuto senso di esistere, ove il parere fosse stato di segno negativo;

- il parere sulla VIS è stato reso nell'ambito del procedimento autorizzativo commissariale, in cui sono state coinvolte le Autorità competenti in materia sanitaria, che hanno preso parte al procedimento e sono intervenute nelle sedute delle conferenze di servizi tenutesi, senza addurre alcun elemento ostativo alla realizzazione del progetto per i profili di loro competenza;
- il parere favorevole è legittimamente confluito nel parere favorevole finale rilasciato dal RUAS: nel verbale della terza e conclusiva riunione della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022 è possibile leggere che il rappresentante dell'ISS, competente in relazione alla VIS *ex* articolo 23, comma 2, del d.lgs n. 152/2006, era presente a supporto del RUAS e nulla ha eccepito od osservato in merito alla portata positiva del parere rilasciato: non a caso nell'elenco dei titoli rilasciati dalle Amministrazioni centrali vi è l'apposito riferimento alla VIS, valutata per l'appunto nell'ambito del procedimento autorizzativo.

41.3 – Le stesse conclusioni di infondatezza valgono per il rilievo *sub* iii), secondo cui le prescrizioni formulate al parere sarebbero destinate a rimanere “lettera morta”, perché non sarebbero state recepite nell’ordinanza autorizzativa commissariale e perché non sarebbero verificabili da parte dell’ISS.

Quanto al primo aspetto, la tesi è smentita dalla lettura dell’ordinanza n.140/2022, punto 5, lì dove si legge il Commissario ha autorizzato la costruzione e la messa in esercizio del rigassificatore “*nel rispetto delle prescrizioni e raccomandazioni di cui al verbale della Conferenza dei servizi (allegato A)*”.

E’ dunque evidente che il provvedimento fa proprie tutte le prescrizioni e le raccomandazioni espresse nei pareri allegati al verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022, come parte integrante dello stesso, fra cui il parere in discorso.

Quindi, le prescrizioni contenute nel parere dell’ISS sono richiamate nell’autorizzazione unica, quali allegati del verbale della seduta conclusiva della

conferenza dei servizi decisoria del 21 ottobre 2022, costituendone parte integrante.

E ciò è comprovato dalla documentazione relativa alla verifica implementativa delle prescrizioni, fra cui il verbale dell'ISS del 15 dicembre 2022 (cfr. all. 82 delle produzioni del Comune di Piombino depositate il 15 febbraio 2023).

Non coglie nel segno neppure l'argomentazione del ricorrente che, ha estrapolato ed enfatizzato alcuni passi del citato verbale, a presunta dimostrazione dell'impossibilità per l'ISS di verificare l'implementazione delle prescrizioni da parte della società proponente.

Sul punto, il Collegio osserva che l'esame complessivo del documento citato smentisce l'assunto del ricorrente.

Quanto alla verifica delle prescrizioni sul monitoraggio epidemiologico, non v'è nulla di strano nel fatto che l'ISS abbia evidenziato come debbano essere le ASL territorialmente competenti ad effettuare le attività necessarie, potendo al più l'ISS concorrere, data la sua vocazione nazionale, alla definizione dei protocolli di studio per la sorveglianza epidemiologica.

Inoltre, quanto al fatto che l'ISS si sarebbe detto impossibilitato alla verifica di ottemperanza rispetto a tutte le altre prescrizioni, dall'esame del verbale emerge che solo con riferimento a tre delle dodici prescrizioni oggetto di analisi, l'ISS ha significato di non essere munito delle strutture necessarie per effettuare verifiche *in loco*, senza peraltro escludere l'effettuabilità di altre tipologie di verifica o di delegarle ad altri soggetti qualificati.

E del resto, la documentazione sulla verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni evidenzia: i) l'effettuazione dei relativi controlli; ii) la correttezza dell'attività attuativa posta in essere dalla società proponente.

42 – Con il settimo motivo di ricorso, il Comune ha lamentato, anche qui basandosi su alcune relazione di un consulente di parte, che: i) le opere di collegamento della FSRU alla rete nazionale del gas pregiudicherebbero la bonifica dell'area rientrante nel SIN; ii) il nulla osta del MITE ai sensi dell'art. 242-*ter* del d.lgs n. 152/2006 non sarebbe stato discusso in sede di conferenza

di servizi né allegato al verbale della stessa; il parere dell'ISPRA sarebbe stato conosciuto solo in occasione della pubblicazione del verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022, cui è stato allegato; iii) il citato parere avrebbe rilevato una serie di criticità e lacune; iv) l'attività di dragaggio richiesta per rendere più profondo il fondale nella banchina nord richiederà la movimentazione di sedimenti posti nell'area SIN con risospensione dei sedimenti medesimi e rilascio di inquinanti nella colonna d'acqua.

Con il terzo mezzo del primo atto di motivi aggiunti, poi, il ricorrente ha valorizzato la lettera del 15 dicembre 2022, con cui la Snam, nel relazionare gli esiti delle indagini ambientali funzionali alla realizzazione, nella parte ricadente nel SIN di Piombino, delle opere di collegamento alla rete nazionale di distribuzione del gas, ha comunicato l'esistenza di superamenti diffusi delle concentrazioni soglia di contaminazione per i parametri di arsenico e zinco, per i quali la società ha ritenuto non sussistere le condizioni per eseguire interventi di messa in sicurezza.

Tale lettera è stata ritenuta integrare una vicenda sopravvenuta, che avvalorerebbe la già contestata violazione dell'art. 242-ter del d.lgs n. 152/2006 e addirittura dimostrerebbe che la posa delle opere di collegamento della FSRU alla rete nazionale andrebbe ad aggravare lo stato di contaminazione del sito.

Le censure, in quanto logicamente unitarie e afferenti al medesimo motivo di doglianza, saranno trattate congiuntamente.

Dette censure non colgono nel segno.

42.1 – Con riferimento al settimo mezzo del gravame originario, va innanzitutto rilevata la correttezza dell'*iter* di acquisizione della valutazione del MITE (ora, MASE), ai sensi dell'art. 242-ter del D.Lgs. 152/2006: tale Dicastero, dopo aver interloquuto con la società proponente per acquisire integrazioni documentali, ha richiesto agli enti in avvalimento *ex* art. 252, comma 4, del d.lgs n. 152/2006, di esprimere un formale parere istruttorio.

È stato, così, acquisito il parere ISPRA GEO-PSC 2022/301, redatto d'intesa con l'ARPA Toscana, sulla cui base, congiuntamente a tutte le altre valutazioni in campo energetico ed ambientale, i Vertici del Dicastero hanno espresso al RUAS parere favorevole alla realizzazione dell'opera, allegando le prescrizioni formulate dall'ISPRA.

Ne è derivato il parere unico statale, favorevole con prescrizioni, espresso dal RUAS con nota n. 28693 del 20 ottobre 2022 e confermato nella conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022, valutate anche le ulteriori contestazioni del Comune di Piombino. E sulla base di tale parere il Commissario straordinario ha adottato l'autorizzazione unica.

Ora, a confutazione dei rilievi del ricorrente, è sufficiente richiamare il dettato dell'art. 14-ter, comma 4, della l.n. 241/1990, applicabile nella specie, avendo avuto luogo una conferenza di servizi simultanea, secondo cui *“le amministrazioni statali sono rappresentate da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente in modo univoco e vincolante la posizione di tutte le predette amministrazioni, nominato, anche preventivamente per determinate materie o determinati periodi di tempo, dal Presidente del Consiglio dei ministri”*.

Ne consegue che il *“parere del MITE”* (ex art. 242-ter del d.lgs n. 152/2006) non ha natura autonoma, ma ha legittimamente contribuito alla formazione del parere unico del RUAS ritualmente espresso e formalizzato nella conferenza di servizi per conto di tutti gli enti rappresentati.

Infatti, come si legge nell'autorizzazione unica, l'atto di assenso ai fini della realizzabilità delle opere all'interno del SIN di Piombino, ai sensi dell'art. 242-ter del d.lgs n. 152/2006, è stato rilasciato dal RUAS nell'ambito del parere unico, che è stato a sua volta incluso nell'autorizzazione unica nel rispetto di quanto previsto dall'art. 5 del d.l. n. 50/2022.

In relazione a quanto precede, la censura del Comune, che si è limitato a dedurre in modo generico la mancata cognizione del succitato parere risulta priva di pregio, considerato che: i) quest'ultimo assume rilevanza interna e limitata alla formazione della posizione del RUAS compiutamente esplicitata

nella conferenza di servizi; ii) la mancata cognizione, oltre tutto, non è neppure stata rilevata in sede di conferenza di servizi, in cui il Comune stesso si è limitato a svolgere generiche contestazioni, comunque tenute in considerazione.

42.2 – Quanto agli aspetti sostanziali della censura, il Collegio rileva che essa muove dalle risultanze di relazioni tecniche di parte, non già per individuare puntuali aspetti di palese erroneità o di evidente illogicità delle valutazioni tecnico-discrezionali compiute dall'Amministrazione, bensì per sollecitare un inammissibile controllo sostitutivo delle determinazioni censurate.

Sul punto, quindi, occorre richiamare a quanto già in precedenza diffusamente osservato in merito alla non conducenta di siffatte censure.

In ogni caso, per dimostrare l'infondatezza di queste ultime, giova sinteticamente soffermarsi sul tenore dell'art. 242-*ter* del d.lgs n. 152/2006, da cui le stesse muovono, equivocandone la portata.

Il comma 1 di tale disposizione elenca gli interventi e le opere che possono essere realizzati nei siti oggetto di bonifica, ivi compresi i siti di interesse nazionale (SIN) soggetti alle procedure di cui agli articoli 242 ss. del d.lgs n. 152/2006.

Detti interventi possono essere realizzati nel rispetto di una duplice condizione che deve essere oggetto di valutazione preventiva: i) che siano compiuti secondo modalità e tecniche che non pregiudichino, né interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica; ii) che non comportino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area, ai sensi del d.lgs n. 81/2008.

Il comma 2 dell'art. 242-*ter*, indica la tipologia di procedimento per la verifica delle condizioni e l'Autorità competente ai sensi del Titolo V, parte quarta del d. lgs n. 152/2006, ossia la Regione e, per i SIN, il MASE.

La *ratio* della norma è quella di consentire l'utilizzo delle aree ricomprese nei siti oggetto di bonifica, previa valutazione dell'Autorità competente.

A tal fine la stessa norma, attraverso un'apposita valutazione dell'ente competente in materia di bonifica, consente la realizzazione di interventi e di opere nei SIN, sicché il vincolo derivante dall'inclusione dell'area nel SIN può in concreto essere superato, a condizione che siano rispettate le condizioni di legge.

In particolare, giova soffermarsi sulla parte della disposizione in discorso, in cui essa subordina la realizzazione di interventi/opere nei SIN a condizione che siano realizzati *“secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione e il completamento della bonifica”*.

Dunque, secondo il chiaro tenore della norma, ciò che assume rilevanza nell'ambito della valutazione prevista dall'art. 242-ter D.Lgs. n. 152/2006, non è, come erroneamente affermato nel ricorso, la sola interferenza fisica del progetto con le matrici contaminate (suolo, sottosuolo e acque sotterranee), bensì l'interferenza/pregiudizio dell'opera rispetto all'esecuzione e al completamento della bonifica.

Nel consegue che l'interferenza fisica di una parte del tracciato del metanodotto con le matrici contaminate (acque di falda e terreni) non è idonea a precludere *ex se* la valutazione positiva *ex art. 242-ter d.lgs n. 152/2006*.

Detta valutazione, infatti, è volta esclusivamente a valutare se l'opera pregiudichi o meno gli interventi di bonifica; solo in tal caso la sua realizzazione può essere inibita.

A tale stregua, va osservato che nel caso di specie dalla documentazione in atti non è dato ravvisare alcun elemento di incompatibilità assoluta fra il progetto e le varie componenti del SIN considerate. Né tanto meno il ricorrente ha individuato aspetti di incompatibilità non considerati o non adeguatamente valutati nel procedimento in discorso.

42.3 – Quanto alla portata asseritamente critica del parere ISPRA, un attento esame dello stesso fa emergere che se da un lato quest'ultimo ha rilevato alcune criticità, non si è certo limitato a tale aspetto.

Né tanto meno può affermarsi, come asserito dal ricorrente, che il tenore del parere confermi il contenuto delle relazioni tecniche del consulente di parte depositate in giudizio, atteso che queste ultime hanno accentuato la portata e le conseguenze di alcuni rilievi dedotti in esso.

Per converso, il parere da un lato non ha rilevato alcun profilo di interferenza-pregiudizio fra le attività di cui al progetto e l'effettuazione delle opere di bonifica e dall'altro si è pronunciato anche sulle misure correttive, non ravvisando alcuna incompatibilità fra la realizzazione del progetto e la bonifica del SIN.

Emblematico di tali evidenze risulta il passo del parere in cui si legge, quanto alle interferenze con le matrici suolo/sottosuolo, che *“si rilevano interferenze con la matrice suolo, risultata potenzialmente contaminata. Tale interferenza è affrontata dal proponente con approfondimenti di caratterizzazione in corso d'opera, finalizzati alla verifica dei requisiti ambientali per il riutilizzo in sito nella fase di rinterro e ripristino dei luoghi, secondo quanto previsto dal "Titolo V - Terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica" del DPR 120/2017. Per la valutazione della gestione delle terre e rocce da scavo, si rimanda ad altri contributi di questo Istituto e agli enti di controllo preposti”* (cfr. all. 11 della produzione del Comune di Piombino depositata il 5 dicembre 2022).

Altrettanto significativo risulta il passo del medesimo parere, nella parte concernente le interferenze con le acque di falda, laddove si legge che *“si riscontra un'alta probabilità di interferenza di almeno una parte del tracciato con le acque di falda, contaminate diffusamente da Solfati, Boro, Ferro, Manganese e Arsenico e, in alcuni piezometri, anche da Alluminio, Piombo, Nichel, Antimonio, Nitriti Benzò(a)antracene, Benzò(a)pirene, Benzò(b)fluorantene, Benzò(k)fluorantene, Benzò(ghi)perilene, Dibenzò(ab)antracene, indeno(123-cd)pirene, Sommatoria IPA, Triclorometano, 1,1-Dicloroetilene, Tricloroetilene, Tetracloroetilene, PCB: infatti, in gran parte del tracciato la soggiacenza della falda risulta minore della profondità massima di scavo. Per risolvere tale interferenza è previsto l'aggettamento e la gestione come rifiuto delle acque emunte”* (cfr. sempre all. 11 citato).

In entrambi i casi l'ISPRA fa riferimento a interferenze, in termini probabilistici e di portata non bloccante del progetto, tutte superabili con le misure correttive richieste e implementate dalla società proponente.

42.4 - Le stesse conclusioni valgono in relazione alle interferenze con il progetto di messa in sicurezza operativa (c.d. MISO) della falda del SIN di Piombino.

Sul punto, sono emerse in sede istruttoria esigenze di integrazione documentale, soddisfatte dalla Snam con documentazione fornita il 17 ottobre 2022, in cui si legge che *“in Allegato 3 e Allegato 4 si riporta la sovrapposizione del tracciato di progetto, inclusa l'area occupazione lavori, rispettivamente con il progetto di MISO (Messa in Sicurezza Operativa) della falda del SIN di Piombino e con il layout dell'area di cantiere del progetto di MISO stesso. In riferimento alla planimetria in Allegato 2, è possibile osservare che il tratto di trincea drenante prevista dal progetto di MISO e il tracciato doppia tubazione DN 650 siano posti ad una distanza minima di circa 80 m (cfr. Figura 3-2): non risultano dunque interferenze tra le due opere in progetto. L'area occupazione lavori per la realizzazione del metanodotto risulta ad una distanza minima di circa 60 m dal tratto di trincea drenante prevista dal progetto di MISO: non risultano quindi interferenze in tal senso. In riferimento alla planimetria in Allegato 3, è possibile osservare l'assenza di interferenze tra le aree interessate dal cantiere per la realizzazione del progetto di MISO e l'area occupazione lavori prevista per la realizzazione del metanodotto: non risultano quindi interferenze in caso di contemporanea esecuzione dei lavori delle due opere in progetto”*.

Anche in questo caso, come emerge dall'esame delle risultanze documentali, ogni eventuale interferenza in fase di cantiere tra il progetto e le opere di MISO è stata ritenuta gestibile e risolvibile in fase di progettazione esecutiva e non rende incompatibili le due opere.

42.5 - Parimenti destituite di giuridico pregio risultano le affermazioni ricorsuali, secondo cui i monitoraggi richiesti e le prescrizioni imposte dall'Amministrazione impatterebbero sul cronoprogramma dell'opera, trattandosi di censure basate su assunti indimostrati e così controvertibili da

essere stati smentiti dagli sviluppi procedurali successivi, atteso che il progetto ha avuto inizio con appena qualche mese di ritardo rispetto alla data inizialmente stabilita.

42.6 - Per quanto concerne, invece, gli impatti del progetto sulle future bonifiche, risulta decisivo quanto specificato nel parere ISPRA, sulla base delle verifiche compiute dalla società proponente, in merito: i) all'assenza di modifiche sostanziali del modello concettuale del sito; ii) al rilievo per cui, conseguentemente, l'esecuzione delle prescrizioni imposte comportano un miglioramento del quadro ambientale delle aree interessate dall'intervento.

42.7 - Quanto alla denunciata interferenza con l'ambito a mare del SIN n. 9 di Piombino, che, secondo il Comune, sarà determinata dalle opere che si renderanno necessarie per ottemperare alle prescrizioni imposte dall'Autorità di sistema portuale e dall'UCM, quale l'attività di dragaggio, va osservato che neppure tale aspetto è stato sottovalutato nel procedimento.

Nel verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022 si legge che *“con riferimento al tratto sottomarino della condotta, la tecnica prescelta in trenchless direct pipe consentirà di non interferire con l'ambiente marino”*.

Inoltre nel parere del 16 settembre 2022 sugli aspetti ambientali legati all'immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte, l'ISPRA ha osservato che *“la condotta ha origine dalla suddetta Banchina del porto e dopo 55 metri circa di percorrenza fuori terra in protezione raggiungerà la terra ferma attraverso un'opera trenchless "direct pipe" della lunghezza di circa 1.268 m, che permetterà di superare il tratto a mare, interposto tra la banchina e la costa L..1 in modo tale da evitare ogni potenziale interazione con l'area marina. L..1 Il materiale di scavo derivante dalla perforazione della Direct Pipe DN 1200 prevista per l'attraversamento del tratto a mare sarà gestito a terra come rifiuto”*. (cfr. all. 10 della produzione delle Amministrazioni statali depositata il 19 dicembre 2022)

Di qui l'infondatezza delle censure in ordine all'omessa valutazione degli impatti sulla parte a mare del SIN di Piombino.

In relazione all'attività di dragaggio, basti considerare che: i) tale intervento interesserebbe la banchina nord del porto, laddove l'ormeggio della Golar Tundra e l'accosto delle navi metaniere è stato previsto presso la banchina est; ii) si tratta di intervento non indispensabile all'implementazione del progetto FSRU ma semplicemente funzionale alla migliore fruizione delle altre parti del porto di Piombino.

42.8 – Parimenti non persuasivo risulta il terzo mezzo del primo atto di motivi aggiunto, atteso che i superamenti riscontrati dalla Snam in fase di caratterizzazione delle terre e delle rocce da scavo nei siti Fera s.r.l. e Demanio 1 attraversati dalle condotte non integrano elementi sintomatici della violazione dell'art. 242-ter, D.Lgs. n. 152/2006.

E l'infondatezza di tale mezzo esime il Collegio dall'esame dell'eccezione di inammissibilità del motivo sollevata dalla Snam.

Innanzitutto, va osservato che quello che il ricorrente considera un fatto nuovo sopravvenuto (superamento delle concentrazioni soglia contaminazione, di seguito anche "CSC"), in realtà è una circostanza espressamente già presa in considerazione sia negli elaborati progettuali sia nelle valutazioni espresse dalle Autorità preposte ai sensi dell'art. 242-ter, D. Lgs. n. 152/2006.

Infatti, la questione della presenza di arsenico e di zinco in concentrazioni superiori ai limiti: i) è stata espressamente affrontata dalla società proponente nella relazione generale di progetto, lì dove, a pag. 49, si legge che *“sul tracciato interferente con il tratto a terra del SIN, gli esiti dei campionamenti in corso d'opera definiranno i tratti/volumi di TRS non conformi a CSC/VFN. Quindi, sulla base dei risultati, le TRS in cumulo saranno gestite secondo le due modalità: a) In caso di non conformità ai limiti normativi, le TRS assumeranno la qualifica di rifiuti e - sulla base degli esiti della analisi di caratterizzazione rifiuto - saranno conferite a destino (impianti di recupero/smaltimento autorizzati), con codice CER verosimilmente 17.05.04 “terra e rocce, diverse da quelle di cui alla voce 17 05 03”. b) In caso di conformità ai limiti normativi, le TRS saranno riutilizzate nello stesso sito di produzione in fase di rinterro e*

ripristino degli scavi"; ii) è stata valutata nel verbale della conferenza di servizi relativa alle Amministrazioni regionali del 17 ottobre 2022 (cfr. punto 4.4 Componente terre da scavo, rifiuti e bonifiche, pag. 15 e s.s. dell'all. 12 della produzione depositata dalla Regione Toscana il 16 dicembre 2022), ove sono stati esaustivamente approfonditi tutti gli aspetti relativi alle possibili interferenze con la bonifica e agli interventi da attuare per evitarle.

Ma soprattutto la questione è stata espressamente affrontata anche nel parere rilasciato dall'ISRPA nell'ambito della valutazione *ex art. 242-ter*, D.Lgs. n. 152/2006, lì dove: i) a pag. 11 così si legge: *“sui cumuli di terreno saranno eseguite le caratterizzazioni ambientali in corso d'opera per verificarne lo stato qualitativo e, dunque, il possesso dei requisiti ambientali per il loro utilizzo in sito, nella fase di interro e ripristino dei luoghi, secondo quanto previsto dal “Titolo V – Terre e rocce da scavo nei siti oggetto di bonifica” del DPR 120/17: la movimentazione delle terre e rocce da scavo non risulterebbe incidere negativamente sulla qualità ambientale dei terreni presenti lungo il tracciato, visto che i terreni non conformi ai limiti normativi vigenti saranno oggetto di rimozione e conferimento ad impianti di recupero/smaltimento in qualità di rifiuti”* (cfr. all. 14 della produzione della Regione Toscana depositata il 19 dicembre 2022); ii) a pag. 12, poi si precisa in modo ancor più chiaro che *“in riferimento alle sorgenti di contaminazione presenti nell'area SIN a terra, Snam dichiara che le attività di scavo per la posa in opera delle condotte non ne determinano modifiche, in quanto l'eventuale terreno contaminato derivante dagli scavi verrà rimosso e sostituito con terreno conforme, mentre in fase di esercizio le condotte non comportano potenziali rilasci di sostanze inquinanti al suolo o nelle acque sotterranee”* (cfr. sempre all. 14 citato).

Sulla base di tali risultanze e delle ulteriori valutazioni compiute, nel verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022, il Ministero della Transizione Ecologica ha rilasciato il nulla osta ai sensi dell'art. 242-ter del d.lgs n. 152/2006, ritenendo rispettate le condizioni poste da tale norma, ossia che gli interventi da eseguire all'interno del sito di bonifica *“siano realizzati secondo modalità e tecniche che non pregiudichino né interferiscano con l'esecuzione e il*

completamento della bonifica, né determinino rischi per la salute dei lavoratori e degli altri fruitori dell'area nel rispetto del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81.”.

Merita, a tal proposito, menzione il passo del verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022, in cui si chiarisce che la realizzazione delle opere di allaccio alla rete nazionale, che ricadono in area SIN, sono progettate e realizzate con modalità e tecniche idonee ad evitare la diffusione della contaminazione nonché l'interferenza con la bonifica e con l'ambiente marino.

In particolare:

- i) per il tratto sottomarino della condotta, la tecnica prescelta permette la posa in sotterraneo delle tubazioni senza necessità di realizzare scavi in trincea e quindi senza interferire con l'ambiente marino;
- ii) per risolvere l'interferenza del tracciato con la falda sottostante il SIN sono stati previsti l'aggettamento e la gestione come rifiuto delle acque emunte;
- iii) per le aree a terra ricadenti nel SIN, in quanto già caratterizzate, si applicano le procedure dell'art. 25 del d.P.R. n.120/2017, norma questa che prevede l'esecuzione di un piano di campionamento e di analisi dei suoli per verificare la possibilità di riutilizzare *in situ* le terre e rocce da scavo, solo se conformi ai valori di legge. In assenza di tale conformità, le terre scavate vengono gestite come rifiuti e quindi inviate ad impianti di smaltimento e/o di recupero.

Proprio in funzione della gestione delle terre e rocce da scavo in area SIN, la Snam ha eseguito le indagini, i cui esiti sono stati comunicati con la nota del 15 dicembre 2022 valorizzata nel motivo di gravame.

A tale stregua, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, i superamenti rinvenuti (e peraltro attesi) non si sono rivelati tali né da interferire con l'esecuzione e con il completamento della bonifica né tanto meno da pregiudicarla ma hanno inciso unicamente sulle modalità di gestione delle terre e rocce da scavo, che - in coerenza con quanto previsto dall'art. 25 del d.P.R. n. 120/2017 richiamato nel verbale della conferenza di servizi

decisoria del 21 ottobre 2022 - non sono state ricollocate *in situ* ma sono state trattate come rifiuti e quindi conferite ad impianti di smaltimento e/o recupero.

Dunque, i predetti superamenti non hanno reso illegittima la valutazione *ex art. 242-ter* d.lgs n. 152/2006; d'altro canto, l'effettuazione degli scavi in presenza di tali superamenti non ha aggravato la situazione di inquinamento.

Significative, sul punto, risultano le risultanze del verbale relativo al sopralluogo condotto dall'ARPAT in data 28 dicembre 2022 (cfr. all. 44 della produzione depositata dalla Snam il 14 febbraio 2023) in cui si legge che: i) l'ARPAT ha condotto il sopralluogo *“a seguito delle richieste del Comune di Piombino [...] di verifica della corretta gestione ambientale del cantiere”*; ii) *“i materiali di scavo devono essere gestiti applicando le procedure proposte da SNAM (REL-AMB-E-00006 Rev.0 dicembre 2022 [all. 58 della produzione depositata dalla Snam il 14 febbraio 2023 ndr] e REL-VDO-E-00057 Rev.0 novembre 2022 [all. 57 della produzione depositata dalla Snam il 14 febbraio 2023, ndr]), come prescritto nell'Ordinanza Commissariale n.140 del 25/10/2022 Allegato A”7*; iii) l'ARPAT ha documentato, anche mediante allegati fotografici, il rispetto delle prescrizioni previste dall'autorizzazione unica e ha concluso che *“al momento dell'ispezione non sono emerse irregolarità in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti”*.

Né può ritenersi che si sia determinato un aggravamento dello stato di inquinamento dell'area per il solo fatto che la società proponente ha dichiarato di non ravvisare la necessità di adottare misure di prevenzione, atteso che la stessa ha comunque posto in essere gli interventi pianificati e valutati in sede di conferenza di servizi per trattare le rocce contaminate e rimuoverle dal sito, con ciò adottando una misura di contenimento della contaminazione.

Sul punto, è inequivoca la previsione della relazione tecnica ai sensi dell'art. 252, comma 4, del d.lgs n. 152/2006, secondo cui *“l'eventuale terreno contaminato derivante dagli scavi verrà rimosso e sostituito con terreno conforme”* (cfr. all. 14 della produzione della Regione Toscana depositata il 19 dicembre 2022). E tale

attività è stata puntualmente compiuta dalla società proponente, senza alcuna violazione provata delle procedure stabilite.

43 - Del pari infondato risulta il settimo mezzo del secondo atto di motivi aggiunti, trattato in questa sede a motivo della sua stretta integrazione con il sesto e il settimo motivo di ricorso, con cui il ricorrente ha censurato che: i) il monitoraggio sul rispetto delle prescrizioni contenute nell'ordinanza autorizzativa n. 140/2022, deferito agli Enti che le hanno impartite, sarebbe inattuabile in quanto l'ISS avrebbe dichiarato di non poter svolgere alcuna attività controllo; ii) gli esiti del monitoraggio fin qui eseguito e il sopralluogo effettuato dall'ARPAT attesterebbero numerose inadempienze della Snam rispetto alle prescrizioni medesime.

Tali censure, infatti, non convincono nella misura in cui prendono l'abbrivio dalla lettura decontestualizzata di alcuni passi della documentazione in atti relativa al monitoraggio sull'osservanza delle prescrizioni apposte all'autorizzazione unica; tale documentazione, al contrario, se letta nella sua integralità, smentisce la fondatezza degli assunti ricorsuali.

43.1 - A tale stregua, quanto alla nota dell'ISS del 15 dicembre 2022, nel passo enfatizzato dal Comune, l'Istituto – come già anticipato - ha segnalato alcune difficoltà di natura operativa nell'esecuzione delle attività di controllo relative solo a talune le prescrizioni: si è, infatti, riferito solo a quelle che *“hanno una valenza strettamente locale”* e che richiedono, dunque, la presenza fisica dei funzionari sul posto. Viceversa, nessun problema è stato sollevato in merito alle attività di controllo, che si sostanziano nell'analisi e nella valutazione degli elaborati prodotti dalla società proponente.

L'ISS ha, quindi, chiarito come è strutturato il proprio contributo sul monitoraggio, senza sottrarsi ad esso né significare l'impossibilità di compierlo e ne ha specificato le modalità di svolgimento, in alcuni casi, coincidenti col controllo delle autodichiarazioni prodotte dalla Snam o, in altri, con l'avvalimento delle strutture della ASL locale.

43.2 - Riguardo alle asserite inadempienze della Snam, la lettura complessiva della documentazione comprovante gli esiti dei monitoraggi nel tempo condotti smentisce la fondatezza delle affermazioni del Comune.

43.2.1 - Così, dal chiaro tenore della nota dell'ARPAT del 20 gennaio 2023 traspare che, contrariamente a quanto argomentato dal ricorrente: i) l'ispezione presso il cantiere non si è limitata alle aree esterne al SIN ma *“si è svolta partendo dalle aree esterne al SIN [...] fino ad arrivare alle aree interne al SIN [...]. [...] Nelle aree di cantiere interne al SIN non sono presenti scavi relativi alla realizzazione della trincea destinata ad ospitare le tubazioni del metanodotto. [...]”*; ii) le conclusioni dell'accertamento *in situ* hanno evidenziato che *“Al momento dell'ispezione non sono emerse irregolarità in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti.”* (cfr. all. 14 della produzione depositata dal Comune di Piombino il 15 febbraio 2023).

Né dalla documentazione in atti emerge che l'ARPAT ha omesso di verificare il rispetto di una serie di prescrizioni concordate con l'ISPRA, atteso che la verifica *in loco* ha riguardato le prescrizioni all'epoca attuabili e quindi oggetto di riscontro (cfr. ad esempio, prescrizioni relative all'esecuzione degli scavi in area SIN, che non potevano essere verificate, atteso che gli scavi non erano ancora iniziati).

43.2.2 – Neppure coglie nel segno il rilievo relativo alla mancata trasmissione da parte della Snam, al 30 dicembre 2022, del piano di monitoraggio ambientale (di seguito anche “PMA”) relativo alle acque marino-costiere.

Sul punto, è sufficiente osservare che: i) oggetto della prescrizione non è stata la predisposizione dell'intero piano ma unicamente il suo aggiornamento *“con indicazione dei punti di monitoraggio aggiuntivi e dei parametri già previsti da monitorare”*: e tale incombenza risulta essere stato assolto dalla Snam, che ha individuato e installato i punti della rete di monitoraggio; la Snam, infatti, in ottemperanza alla richiesta di inserire stazioni di campionamento aggiuntive nell'intorno dello scarico delle acque di rigassificazione a distanze crescenti e lungo la colonna d'acqua, ha previsto e articolato il prelievo a diverse

profondità (cfr. documento trasmesso all'ISPRA e all'ARPAT nonché alla Regione Toscana); ii) l'ARPAT ha dato atto che *“è stata avviata la fase di prelievo dei campioni?”*.

E del resto il senso della prescrizione ben si comprende, ove si consideri che lo scopo del piano di monitoraggio è quello di verificare, con dati empirici, che il processo di rigassificazione svolto a bordo della Golar Tundra non abbia un impatto negativo sull'ambiente marino.

A tal fine, è necessario disporre di un sistema di raccolta di dati che consenta un confronto tra la situazione esistente e quella che si verificherà una volta che il rigassificatore entrerà in esercizio.

Ciò che conta, in altri termini, è che il sistema di monitoraggio sia predisposto prima dell'entrata in esercizio del rigassificatore, in tempo utile per avviare la raccolta dei dati atti a rappresentare la situazione esistente.

43.3 – Con riguardo, infine, alla censurata prosecuzione dei lavori in prossimità del sito ZSC/ZPS Orti-Bottagone oltre la data del 1° marzo 2023, è sufficiente rilevare come tale possibilità fosse stata prevista dalla Direzione Ambiente ed Energia della Regione Toscana già nel corso dell'istruttoria per il rilascio dell'autorizzazione unica: nelle prescrizioni rilasciate con nota del 17 ottobre 2022 si legge che *“In caso di necessità, le lavorazioni potranno proseguire anche nel periodo 2 marzo – 30 agosto, esclusivamente in quelle aree in cui i lavori siano stati avviati in data antecedente al 2 marzo e purché gli stessi non abbiano subito interruzioni, in modo da evitare, limitatamente al periodo di esecuzione dei lavori, l'insediamento della fauna selvatica”* (cfr. pag. 164 dell'all. 14A della produzione del Comune di Piombino il 19 dicembre 2022).

44 - Con l'ottavo motivo il ricorrente ha lamentato: i) l'omessa valutazione, da parte del Commissario, dei profili di contrasto dell'opera con alcune parti dello strumento urbanistico comunale; ii) l'omessa applicazione dell'art. 6, comma 2 del d.m. del 9 maggio 2001.

La censura è infondata.

44.1 - Quanto al presunto contrasto del progetto con gli strumenti urbanistici, nel verbale della conferenza di servizi decisoria del 21 ottobre 2022 e nel provvedimento autorizzatorio, il Commissario straordinario ha preso in considerazione la verifica della compatibilità urbanistica del progetto FSRU e ha richiamato, a supporto della determinazione assunta, l'art. 5, comma 4 del d.l. n. 50/2022: secondo tale norma l'autorizzazione unica alla realizzazione del progetto “*ha effetto*” di variante agli strumenti urbanistici e comporta l'assoggettamento al vincolo preordinato all'esproprio degli immobili su cui è localizzata l'opera.

Si tratta, quindi, di una ipotesi di variante automatica, *ex lege*, prodotta dall'autorizzazione rilasciata (cfr. Cons. St., V, n. 4632/2022; T.A.R. Liguria, Genova, I, n. 541/2022; T.A.R. Liguria, Genova, I, n. 347/2006).

A lume della richiamata disciplina normativa, poiché l'autorizzazione unica “speciale” per la costruzione e l'esercizio di terminali di rigassificazione di gas naturale liquefatto costituisce anche variante allo strumento urbanistico comunale, il diniego opposto dal Comune all'approvazione di una siffatta variante per ragioni di compatibilità urbanistica non poteva assumere alcuna efficacia ostativa della realizzazione del progetto.

Il superamento in sede di conferenza di servizi decisoria dell'opposizione comunale alla variante costituisce esattamente lo scopo del procedimento speciale delineato dal Legislatore.

E nel caso di specie la ragionevolezza della determinazione assunta può apprezzarsi, tenendo conto della *ratio* che giustifica la scelta legislativa, volta a consentire la realizzazione del progetto anche nel caso di sua incompatibilità con gli strumenti urbanistici comunali, *ratio* riconducibile alla sua rilevanza strategica e alla delicata rilevanza degli interessi sottostanti, afferenti alla politica energetica del Paese in un'epoca di grave crisi internazionale.

In tal ottica, la valutazione degli interessi della Comunità locale, lungi dall'essere pretermessa come erroneamente asserito dal ricorrente, è stata demandata al procedimento preordinato all'emanazione dell'autorizzazione

unica: in tale sede, il Comune ha avuto modo, senza godere di alcun potere di veto, di esporre in modo pieno ed effettivo le sue posizioni, che sono state scrutinate in sede di conferenza di servizi e sono state temperate con quelle di tutte le altre Amministrazioni a vario titolo coinvolte, alla luce del principio di prevalenza delle posizioni prevalenti.

A tale stregua, il richiamo all'art. art. 5, comma 4 del d.l. n. 50/2022 costituisce *ex se* congrua giustificazione delle determinazioni avversate. Peraltro, a ben vedere, considerate: i) la strategicità dell'opera; ii) l'ampia partecipazione del Comune di Piombino al procedimento autorizzatorio; iii) la mole di documenti istruttori e di pareri prodotti in sede procedimentale; iv) la ricchezza delle motivazioni contenute nel provvedimento autorizzativo, non è dato comprendere quale altra ragione sarebbe stato necessario esternare per giustificare l'effetto (automatico) di variante attribuito dall'art. 5, comma 4, d.l. n. 50/2022 al titolo autorizzatorio impugnato.

44.2 – Parimenti inconferente risulta la censura relativa all'omessa applicazione da parte dell'Autorità di sistema portuale dell'art. 6, comma 2 del d.m. 9 maggio 2001.

Secondo tale norma *“fatti salvi gli obblighi dei singoli gestori degli stabilimenti e degli impianti localizzati nei porti industriali e petroliferi, come individuati nel decreto [si tratta del decreto 16 maggio 2001, n. 293, abrogato dal d.lgs n. 105/2015 ndr] previsto dall'articolo 4, comma 3, del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334 [abrogato e sostituito dal d.lgs n. 105/2015 ndr], l'Autorità marittima, ovvero, ove istituita, l'Autorità portuale, deve fornire alle autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica le informazioni relative agli scenari incidentali e in particolare quelli che coinvolgano aree esterne a quella portuale”*.

Orbene detta disposizione e l'intero d.m. 9 maggio 2001, necessitano di essere letti rapportandoli alle previsioni del d.lgs n. 105/2015, che ha abrogato e rimodulato tutta la relativa disciplina di attuazione, fra cui la norma in discorso.

Conseguentemente, deve ritenersi venuto meno, per effetto dell'adozione della nuova normativa recata dal d.lgs n. 105/2015, l'obbligo di redazione del rapporto integrato di sicurezza portuale posto in capo alle Autorità Portuali.

Più precisamente, le previsioni di cui al comma 2, dell'art. 6, del suddetto decreto, sono state implicitamente abrogate per effetto dell'entrata in vigore del d.lgs n. 105/2015, il quale, all'art. 22, comma 9, stabilisce che *“Ferme restando le attribuzioni di legge, gli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica recepiscono gli elementi pertinenti del piano di emergenza esterna di cui all'articolo 21 [approvato dal Prefetto ndr]. A tal fine, le autorità competenti in materia di pianificazione territoriale e urbanistica acquisiscono tali elementi dal Prefetto.”* e non, dunque, dall'Autorità di sistema portuale.

Da ciò discende l'infondatezza anche dell'ottavo motivo di ricorso.

45 – Con il nono motivo di ricorso, è stato impugnato il provvedimento del Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale n. 169/2022, in conseguenza dell'illegittimità del provvedimento di autorizzazione unica.

Ora, l'infondatezza del ricorso avverso quest'ultima, per gli aspetti in precedenza illustrati, determina anche il rigetto di tale mezzo di gravame.

46 - Esaurita la trattazione dei motivi del ricorso originario e dei motivi aggiunti ad essi correlati, il Collegio può ora passare all'esame dei secondi, terzi, quarti, quinti e sesti motivi aggiunti, appuntatisi sugli atti concernenti gli sviluppi successivi delle attività connesse alla realizzazione del progetto FSRU. Al proposito, il Collegio rileva che i motivi appuntatisi sugli atti endoprocedimentali preordinati al rilascio dell'AIA, e segnatamente sui verbali del gruppo incaricato di redigere il parere istruttorio conclusivo (di seguito anche “PIC”) e sul verbale della conferenza dei servizi che l'ha approvato, pur riferendosi ad atti in sé privi di autonoma rilevanza lesiva, sono stati tuttavia richiamati quali motivi di invalidità del provvedimento finale (l'AIA) e come tali vanno ritenuti ammissibili.

Ciò premesso, tutti gli atti di impugnazione proposti sono infondati e tale conclusione esime il Collegio dall'esame delle ulteriori eccezioni sulla loro inammissibilità e improcedibilità.

Nell'esame delle censure il Collegio intende seguire l'ordine delineato nei vari atti di motivi aggiunti, principiando da quelli afferenti alle fasi istruttorie del procedimento di rilascio dell'AIA e al PIC, per poi proseguire con quelle relative agli ulteriori provvedimenti adottati dal Ufficio Circondariale Marittimo e, infine, terminare con quelle appuntatesi sul provvedimento autorizzatorio, sui suoi sviluppi, sul parere del CTR sul rapporto definitivo sulla sicurezza e sul procedimento autorizzatorio per la realizzazione dell'ottimizzazione relativa all'indice di Wobbe.

47 – Principiando dall'esame del secondo atto di motivi aggiunti, con il primo mezzo di tale gravame, il Comune ha lamentato che il procedimento di rilascio dell'AIA si sarebbe svolto “*alla cieca*”, cioè in assenza della documentazione tecnica e progettuale pertinente, considerato che, in tesi, quella già esaminata nel procedimento commissariale riguarderebbe una gasiera, e non una FSRU, per giunta diversa dalla Golar Tundra (perché relativa alla nave gemella Golar Igloo).

Da tale circostanza deriverebbero “*carenze informative e documentali*” che avrebbero “*condizionato l'intero procedimento ALA, sia per quanto riguarda il PIC che il PMC, sotto il profilo della erronea e omessa valutazione delle BAT/BREF di riferimento*”.

Il motivo non è persuasivo.

47.1 - Al riguardo, è innanzitutto il caso di evidenziare che risulta erroneo l'architrova logico da cui muove la tesi ricorsuale, cioè che la Golar Tundra sia una gasiera e non una FSRU.

Così non è, come già diffusamente illustrato al par. 40.3 a cui si rimanda per ragioni di sintesi.

La Golar Tundra è una nave rigassificatrice in quanto progettata, costruita e varata con la dotazione di un impianto di rigassificazione a bordo. Sulla base

di questa circostanza, si è svolta l'istruttoria per il rilascio dell'AIA.

Appare, poi, quanto meno contraddittorio che il Comune abbia, soltanto in giudizio, denunciato l'incompletezza dei documenti su cui è stato formulato il PIC, quando invece: i) ha avuto contezza dei contenuti dell'istanza sin dall'avvio del procedimento e ha contribuito attivamente all'attività istruttoria in seno al gruppo istruttorio, senza sollevare rilievi di tale tipologia; ii) il rappresentante dello stesso Comune ha persino approvato il PIC nella riunione conclusiva della Commissione Istruttoria AIAIPPC del 13 dicembre 2022 (cfr. all. 21 della produzione depositata in giudizio dalla Regione il 14 giugno 2023).

Ora, diversamente da quanto affermato dal ricorrente, secondo cui l'AIA sarebbe stata rilasciata “*alla cieca*”, l'esame della voluminosa e complessa documentazione in atti dimostra che l'istruttoria è stata svolta sulla base: i) dell'istanza presentata dalla società proponente, corredata dalla documentazione tecnica comprendente tutte le informazioni previste dall'art. 29-ter del d.lgs n. 152/2006 (cfr. elenco degli elaborati - all. 19 della produzione depositata in giudizio dalla Regione il 14 giugno 2023); ii) delle dichiarazioni rese dalla società proponente; iii) delle informazioni, dell'ulteriore documentazione, delle integrazioni e dei chiarimenti forniti dalla società proponente, nonché di quanto emerso negli specifici incontri tenutisi con quest'ultima.

Contrariamente a quanto sostenuto nel ricorso, l'esame della predetta voluminosa e concludente documentazione conferma che il procedimento di AIA ha avuto ad oggetto esattamente la FSRU e l'operatività della Golar Tundra, e quindi:

i) non la nave Golar Igloo, che, come già diffusamente illustrato al par. 40.4.4, è stata utilizzata, in quanto “gemella” della Golar Tundra, ai fini dell'analisi *HazOp* nell'ambito del RPdS di cui al d.lgs n. 105/2015, ossia in un procedimento diverso da quello di cui si discute;

ii) non una “gasiera” in quanto, come già anticipato al par. 40.3, la Golar Tundra è una FSRU e come tale è stata concepita e costruita.

Ad ulteriore conferma di ciò, il Collegio osserva che l'impianto ed il suo assetto sono dettagliatamente descritti ai paragrafi 3 e 4 del PIC e non vi è dubbio che il progetto autorizzato riguardi una FSRU e non una gasiera.

Riguardo, infine, ai profili ricorsuali riferiti alle criticità dei serbatoi a membrana, è sufficiente rammentare che, come in precedenza già illustrato, la questione interessa la collocazione in mare aperto della FSRU ossia la successiva fase *offshore*, che fuoriesce dall'ambito del progetto e non va in alcun modo ad incidere sulla sicurezza della permanenza del rigassificatore all'interno del porto di Piombino, ove esso rimarrà ormeggiato.

Illogica, poi, risulta la censura relativa al carattere meramente teorico delle informazioni sull'installazione, tenuto conto che l'autorizzazione integrata ambientale non è sempre rilasciata su impianti già esistenti ma può essere rilasciata, conformemente alla normativa vigente, sia con riferimento a impianti da realizzare e sia con riferimento a modifiche sostanziali soggette a valutazione di impatto ambientale e, pertanto, non ancora realizzate.

In questi casi, così come in quello all'esame, la documentazione sull'attività implementativa non è mai per definizione disponibile, perché è la realizzazione stessa del progetto e dell'intervento ad essere oggetto dell'autorizzazione e l'attività non può essere posta in essere prima dell'adozione dell'atto assentivo.

47.2 – Parimenti inconferente risulta la doglianza, secondo cui fra la documentazione presentata dalla società proponente sarebbe assente il progetto di dismissione degli interventi e la relazione di riferimento.

Difatti nessuno dei due elaborati è richiesto nel caso di specie.

Sul punto, l'art. 29-*sexies*, comma 9-*quinquies* del d.lgs n. 152/2006, nel dettare disposizioni sulla cessazione dell'installazione, fa riferimento al caso in cui tale installazione possa determinare una contaminazione del suolo e delle acque sotterranee per effetto del rilascio di sostanze pericolose.

Senonché, tale eventualità è da escludersi nella fattispecie in scrutinio, atteso che l'esercizio di un'installazione flottante (destinata a rimanere ormeggiata nelle acque portuali di Piombino per soli tre anni) non risulta suscettibile di produrre inquinamento né del suolo né delle acque sotterranee.

Analogamente, non è richiesta la relazione di riferimento prevista dall'art. 29-ter, comma 1, lett. m) del d.lgs n. 152/2006, in quanto, la norma, nel prevedere tale documento, tiene conto “*della possibilità di contaminazione del suolo e delle acque sotterranee nel sito dell'installazione*”, mentre l'art. 5 lett. v-bis) del d.lgs n. 152/2006 fa riferimento a “*informazioni sullo stato di qualità del suolo e delle acque sotterranee, con riferimento alla presenza di sostanze pericolose pertinenti, necessarie al fine di effettuare un raffronto in termini quantitativi con lo stato al momento della cessazione definitiva delle attività ...*”.

Ma, come già anticipato, l'evenienza che un'installazione flottante, quale è la FSRU, possa determinare una contaminazione del suolo e delle acque sotterranee è da escludersi *a priori*.

48 – Con il secondo mezzo dei secondi motivi aggiunti, il ricorrente ha censurato che: i) sarebbe mancato qualsiasi approfondimento istruttorio sugli stessi incumbenti propri dell'AIA; ii) sarebbe mancato qualsiasi confronto contestuale in sede di conferenza di servizi, che sarebbe stata chiusa già alla prima seduta del 19 gennaio 2023.

In tesi, dalle errate modalità di svolgimento della conferenza di servizi deriverebbe un'istruttoria carente.

La censura non convince.

48.1 - Nessuna anomalia viziante ha caratterizzato le modalità di svolgimento della conferenza dei servizi del 19 gennaio 2023, come emerge dall'esame del relativo verbale (cfr. all. 25 della produzione depositata in giudizio dalla Regione Toscana il 14 giugno 2023).

La seduta si è svolta in modalità sincrona, in osservanza di quanto previsto dall'art. 29-*quater* del d.lgs n. 152/2006, con la presenza fisica di tutti i rappresentanti delle Amministrazioni competenti.

Gli enti coinvolti, come evidenziato nel verbale, avevano già trasmesso i rispettivi pareri e le relative osservazioni con congruo anticipo, proprio per consentire una discussione contestuale sugli stessi e per poterli quindi confermare in esito al confronto diretto in sede di conferenza.

In tale sede, dunque, tutte le Amministrazioni intervenute (e anche il Comune) hanno avuto modo di esaminare tutta la documentazione istruttoria e sono state messe nelle giuste condizioni di esprimere il loro avviso.

In sede conferenziale, quindi, si è realizzata la sostanziale concentrazione procedimentale della manifestazione degli interessi di cui risulta portatore ciascuno dei soggetti partecipanti, componente questa essenziale per la validità della conferenza dei servizi (cfr. *ex multis* Cons. Stato, V, n. 4191/2018; id., n. 1454/2016; id., n. 5749/2015; id., n. 3971/2015; id., VI, n. 5921/2011).

Le predette modalità di svolgimento della conferenza, dunque, hanno contemperato in modo adeguato l'esigenza di partecipazione delle varie Amministrazioni interessate e l'esame contestuale delle relative tematiche, con quelle di semplificazione e di celerità, in coerenza con la *ratio* ispiratrice dello speciale procedimento regolamentato dall'art. 5 del d.l. n. 50/2022.

48.2 - Né dalle modalità di svolgimento della Conferenza di servizi è derivata alcuna carenza istruttoria.

Nello specifico, la parte ricorrente ha fatto riferimento alla omessa considerazione: i) delle contestazioni sul Piano di Monitoraggio e Controllo (di seguito anche "PMC") sollevate dall'ARPAT, ii) del rilievo per cui il rischio di incidenti rilevanti avrebbe dovuto essere oggetto di approfondimento prima del rilascio dell'AIA; iii) delle contestazioni sotto il profilo sanitario sollevate dal Sindaco di Piombino che, in tesi, avrebbero trovato conferma nel parere del Ministero della Salute del 17 gennaio 2023 e nel parere dell'ISS del 15 dicembre 2022.

Senonché, l'esame del verbale relativo alla conferenza di servizi evidenzia che dette questioni sono state oggetto di discussione e di adeguata valutazione congiunta. Nel far riserva di trattare più diffusamente delle singole questioni

in appresso, è il caso di anticipare che: i) quanto ai primi due aspetti, nel verbale della conferenza di servizi si è dato congruo conto rispettivamente: 1) dell'allineamento del PMC e del PIC ai rilievi in precedenza sollevati dall'ARPAT; 2) del rilievo per cui la valutazione sul rischio di incidenti rilevanti sarebbe stata compiuta successivamente, in quanto essa non deve necessariamente precedere il rilascio dell'AIA; iii) quanto al terzo aspetto, le contestazioni sollevate dal Sindaco di Piombino, non trovavano conferma né nei pareri dell'ISS e del Ministero della Salute, entrambi di contenuto positivo. E del resto, è quanto meno contraddittorio il comportamento del Comune, che prima ha approvato espressamente il PIC nell'ambito della Commissione AIA, per poi rilevarne, solo successivamente, lacune sostanziali relative al suo *iter* di adozione non lamentate in precedenza.

49 – Con il terzo mezzo dei secondi motivi aggiunti, articolato in distinti profili di censura, il ricorrente ha lamentato il mancato allineamento del PIC ai valori di emissione limite previsti dalle *best available technologies* (di seguito “BAT”), applicabili ai procedimenti di rilascio dell'AIA ai sensi del d.lgs n. 152/2006.

La censura non convince, considerata l'infondatezza del presupposto fondante dei vari profili di censura, cioè, l'applicabilità delle BAT al caso di specie.

49.1 - Difatti, è sufficiente la lettura del PIC (all. 96, pag. 39 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam) per verificare che al caso di specie non sono applicabili le conclusioni sulle BAT per i grandi impianti di combustione di cui alla Decisione di esecuzione n. 2021/2326/UE del 30 novembre 2021.

Tali misure si applicano, infatti, soltanto ai grandi impianti di combustione, definiti come gli impianti di potenza termica nominale pari o superiore ai 50 MW. È infatti previsto che le conclusioni relative alle migliori tecniche disponibili per i grandi impianti di combustione si riferiscono alla attività di combustione di combustibili in installazioni con una potenza termica

nominale totale pari o superiore a 50MW, solo quando questa attività ha luogo in impianti di combustione con una potenza termica nominale totale pari o superiore a 50MW.

Nel caso specifico, anche se complessivamente i quattro motori installati a bordo della FSRU avrebbero una potenza termica totale di 84 MW, il PIC ne limita l'esercizio prevedendo espressamente alla prescrizione n. 15, a pag. 65, che *“nelle condizioni di normale funzionamento non potranno essere eserciti contemporaneamente più di due dei quattro motori (GE1, GE2, GE3 e GE4), in maniera tale che non sia mai in esercizio una potenza termica complessiva ≥ 50 MWt, tale da non richiedere l'assoggettamento dei motori alla disciplina dei Grandi Impianti di Combustione. È ammesso l'esercizio di un terzo motore solo nella configurazione nella quale si abbia un motore in assetto di accensione e contemporaneamente uno in assetto di spegnimento fermo restando che la potenza termica complessiva dovrà sempre essere inferiore ai 50 MWt, riscontrabile dalle registrazioni dell'Integrated Automation System (IAS)”* (cfr. sempre all. 96 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

In questo quadro, tenuto conto che le BAT e i correlativi valori limite di emissione configurano cautele per scongiurare e limitare gli effetti nocivi dell'ambiente connessi al funzionamento di impianti di potenza termica superiore a determinati limiti, è giocoforza ritenere che: i) la ricomprensione nell'ambito applicativo delle BAT sia connessa all'effettivo utilizzo della potenza termica dei motori, atteso che solo in questo caso si possono concretizzare quei rischi che le BAT tendono a scongiurare; ii) non avrebbe senso assoggettare alle BAT anche fattispecie, come quella in esame, in cui l'utilizzo dell'intera potenza termica è escluso in radice e il funzionamento dell'impianto ha luogo esclusivamente ad una potenza inferiore al valore previsto per l'applicazione delle BAT. Su tali basi, non ha pregio l'argomentazione del ricorrente, secondo cui le BAT dovrebbero trovare applicazione esclusivamente in considerazione della massima potenza termica

nominale dei motori e a prescindere da ogni considerazione delle condizioni del loro effettivo funzionamento.

Ne consegue che le BAT non trovano applicazione nella fattispecie in scrutinio.

49.2 - Cionondimeno, a riprova della cautela adottata dalla Commissione IPPC nella definizione dei contenuti dell'AIA, giova sin d'ora sottolineare come l'inapplicabilità delle BAT al caso di specie non abbia determinato alcuna sottovalutazione dei relativi contenuti, bensì la scelta prudenziale di tenerne conto come parametri di riferimento non vincolanti per la definizione di alcuni contenuti del PIC. In questo senso si spiegano i riferimenti alle BAT in alcuni documenti istruttori.

49.3 - Ciò premesso, il Collegio può ora passare all'esame dei singoli profili di censura dedotti dal Comune, che risultano tutti privi di pregio.

49.3.1 – Con il primo profilo di censura, il Comune ha lamentato che i valori limite stabiliti nel PIC per i parametri ossidi di azoto (NO_x) e monossido di carbonio (CO) sarebbero disallineati rispetto a quelli previsti nelle BAT-AEL in violazione di quanto previsto all'art. 29-*sexies*, comma 4, del d.lgs n. 152/2006.

La doglianza è infondata, in quanto la FSRU non è soggetta ai valori previsti dalle BAT-AEL per i grandi impianti di combustione, ma a quelli dei medi impianti di combustione, per i quali l'Allegato 2 al Piano regionale per la qualità dell'aria ambiente (di seguito anche "PRQA"), approvato con deliberazione del Consiglio regionale della Toscana n. 72 del 18 luglio 2018 (cfr. all. 44 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione), stabilisce (cfr. pag. 64) il limite di 300 mg/Nm³ per l'ossido di azoto e di 240 mg/Nm³ il monossido di carbonio, cioè proprio i valori dedotti nel PIC del 15 dicembre 2022.

49.3.2 – Altrettanto destituito di giuridico pregio risulta il secondo profilo di censura, con cui il Comune ha contestato la mancata previsione di valori

limite previsti per l'alimentazione a olio combustibile che, in tesi, rientrerebbe nelle “*condizioni di esercizio normali*” della Golar Tundra.

Al proposito, è sufficiente osservare che - come espressamente indicato alla prescrizione n. 9 del PIC - l'alimentazione della FSRU è a gas, mentre l'utilizzo dell'olio combustibile (c. d. MGO ossia *marine gas oil*) è contemplato solo per le fasi di funzionamento transitorio (avvii o arresti) e per le situazioni di emergenza, ma non riguarda il normale funzionamento della FSRU, ossia le “*condizioni di esercizio normali*”, come erroneamente affermato dal ricorrente.

Inoltre, contrariamente a quanto asserito nel ricorso, va precisato che l'autorizzazione impugnata contiene le misure da adottare al ricorrere delle condizioni diverse da quelle di normale esercizio, in coerenza con le previsioni del comma 7 dell'art. 29-*sexies* del d.lgs n. 152/2006.

Infatti, sulle emissioni di NO_x, CO e delle polveri, per le condizioni diverse da quelle di normale esercizio (come nel caso di alimentazione a olio combustibile), la prescrizione n. 21 del PIC prevede “*Relativamente ai periodi transitori, le quantità emesse di NO_x, CO e polveri per ciascun evento di avvio/spengimento devono essere in ogni caso registrate e costituiranno elemento del Report annuale. I quantitativi emessi di NO_x, CO e polveri saranno riportati sia come quantità emesse per ciascun evento di avvio/spengimento (in kg/evento) sia come quantità complessiva annua*”.

Fermo quanto in precedenza rassegnato, risulta, infine, dirimente il rilievo per cui, anche a voler ritenere in via meramente ipotetica che l'alimentazione a olio combustibile concerna la fase di normale funzionamento della Golar Tundra, il tenore delle prescrizioni 16 e 16a del PIC allegato all'AIA (cfr. all. 96, pagg. 65-66 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam) è chiaro nel prevedere che i rigorosi valori limite di emissione (i c. d. VLE) ivi previsti si applichino a prescindere dal carburante utilizzato dai motori della nave.

In altre parole, per il *range* di carico superiore al 20% (ossia al minimo tecnico) i VLE non sono imposti in base al tipo di carburante utilizzato e possono,

dunque, trovare applicazione anche nell'ipotesi formulata nel ricorso, ossia qualora i motori dovessero essere alimentati solamente con olio combustibile.

49.3.3 – Ugualmente infondato risulta il terzo profilo di censura, volto a dedurre l'omessa fissazione dei VLE per una “*lunga serie di inquinanti?*”, non disciplinati nel PIC.

Al riguardo, risulta dirimente rilevare che il quadro prescrittivo previsto nel PIC è coerente con l'esercizio di un impianto di combustione alimentato a gas naturale e rientrante nella categoria dei medi impianti di combustione, a cui si applicano i valori limite stabiliti per le pertinenti sostanze, ossia per gli ossidi di azoto (NO_x), per l'ossido di carbonio (CO) e per le polveri. Per converso, come già in precedenza illustrato, non trovano applicazione i limiti prefigurati dalle BAT.

A tale stregua, coerentemente la prescrizione n. 16 del PIC ha stabilito, per ciascuno dei quattro gruppi di combustione, valori limite per i pertinenti parametri relativi al NO_x, al CO e alle polveri e non per le sostanze riferibili a installazioni diverse.

In questa chiave, non appaiono pertinenti gli ulteriori parametri richiamati nel ricorso, atteso che gli stessi non risultano correlabili ad un esercizio che utilizzi gas naturale come combustibile.

A ciò s'aggiunga che la prescrizione n. 18 del PIC ha sancito, a maggior cautela, che: “*Ai camini E1, E2, E3, ed E4 i parametri inquinanti Formaldeide e Metano, dovranno essere monitorati in discontinuo con frequenza semestrale; ai sensi del punto 2.3, Allegato VI alla parte V del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.*” imponendo pertanto al Gestore monitoraggi aggiuntivi non previsti dal d.lgs n. 152/2006.

Infine, va osservato che le emissioni prodotte al di fuori delle “*normali condizioni di esercizio?*” sono comunque oggetto di registrazione mediante gli strumenti di monitoraggio installati sui quattro motori della FSRU, in coerenza con quanto previsto dalla prescrizione n. 21 del PIC.

49.3.4 – Le stesse conclusioni di infondatezza, infine, valgono per il quarto profilo di censura, con cui il ricorrente ha lamentato che il Commissario ha

rilasciato il parere positivo sull'AIA, con contestuale previsione di un suo riesame nei successivi quattro mesi dall'entrata in funzione dell'impianto, malgrado: i) i rilievi dell'ARPAT sulla presunta incoerenza tra il PMC e il PIC; ii) la richiesta della Snam di un rinvio in ragione dell'esigenza di svolgere altri *test* sulla nave sulla base della supposta impossibilità di rispettare i VLE.

Infatti, ancora una volta la censura del ricorrente muove da presupposti erronei: nessuna valenza bloccante dell'*iter* procedimentale potevano assumere né i rilievi dell'ARPAT, privi di valenza pervasiva e non evocanti incongruenze o contraddizioni palesi, né tanto meno la richiesta, con cui la società proponente ha chiesto solo una modifica del valore limite indicato nella prescrizione n. 16 del PIC da 10 mg/Nm³ a 50 mg/Nm³, ossia in misura corrispondente al limite stabilito nel PRQA.

Quindi, correttamente il Commissario ha valutato che le suddette circostanze, lungi dall'assumere impeditiva del rilascio del parere positivo sull'AIA, potevano al più determinare una sua limitata modifica, implementabile nella successiva sede del riesame del parere; ciò anche in un'ottica di efficacia e di economia nei modi e nei tempi dell'azione amministrativa.

E del resto, la riprova della correttezza dell'operato dell'Amministrazione nel confermare il limite più restrittivo (10 mg/Nm³) rispetto a quello previsto dalla pianificazione regionale in materia di qualità dell'aria (50 mg/Nm³) ha trovato conferma negli sviluppi procedurali successivi: il PIC allegato all'AIA, sulla scorta dei *test* emissivi condotti dalla Snam e comunicati con istanza dell'8 marzo 2023 (cfr. al. 90 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam), non ha previsto alcuna disposizione sul riesame dei limiti delle polveri, se non in senso migliorativo.

50 – Con il quarto mezzo dei secondi motivi aggiunti, riproposto dal motivo 2.2.1 dei quarti motivi aggiunti, il Comune ha lamentato che il parere favorevole al rilascio dell'AIA e il successivo decreto AIA non siano stati preceduti dal parere del Comitato tecnico regionale (CTR) sul Rapporto definitivo sulla sicurezza (di seguito anche "RdSD"), sostenendo che il PIC e

l'AIA avrebbero dovuto contenere anche le prescrizioni relative alla tematica del rischio di incidenti rilevanti.

I motivi, trattati in modo unitario a motivo della loro stretta connessione, sono sostanzialmente incentrati sull'asserito rapporto di asserita propedeuticità del parere tecnico conclusivo del CTR sul RdSD rispetto al rilascio dell'AIA.

Le censure non sono colgono nel segno.

50.1 - A riprova di ciò è sufficiente richiamare il dettato delle norme rilevanti nel caso di specie, e segnatamente: i) l'art. 29-*sexies*, comma 8, del d.lgs n. 152/2006 sulle installazioni soggette al d.lgs n. 105/2015, secondo cui *“l'autorità competente ai sensi di tale decreto trasmette all'autorità competente per il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale le più recenti valutazioni assunte e i provvedimenti adottati, alle cui prescrizioni ai fini della sicurezza e della prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti, citate nella autorizzazione, sono armonizzate le condizioni dell'autorizzazione integrata ambientale .”*; ii) l'art. 17 del d.lgs n. 105/2015, a mente del quale *“Il CTR di cui all'articolo 10 effettua le istruttorie per gli stabilimenti soggetti alla presentazione del rapporto di sicurezza ai sensi dell'articolo 15, con oneri a carico dei gestori, e adotta altresì il provvedimento conclusivo. Ove lo stabilimento sia in possesso di autorizzazioni ambientali, il CTR esprime le proprie determinazioni tenendo conto delle prescrizioni ambientali.”*.

Ora, nessuna delle disposizioni citate richiede che i due procedimenti debbano svolgersi contestualmente, né, tanto meno, che il rilascio del parere conclusivo sulla sicurezza debba necessariamente precedere l'AIA. Né tanto meno l'art. 29-*sexies*, comma 8, del d.lgs n. 152/2006 o altra norma dell'ordinamento introducono un rapporto di propedeuticità del RdSD rispetto all'AIA.

Infatti, l'art. 29-*sexies*, comma 8 richiede invece che l'AIA venga armonizzata non già inderogabilmente al solo rapporto definitivo della sicurezza, bensì alle *“più recenti valutazioni assunte e i provvedimenti adottati”* in materia di sicurezza vigenti al momento dell'adozione della autorizzazione ambientale, le quali nella fattispecie in scrutinio erano senz'altro rappresentate dal NOF.

In modo simmetrico, proprio l'ultimo inciso dell'art. 17 del d.lgs n. 105/2015 citato, nella parte in cui disciplina il rilascio del rapporto definitivo sulla sicurezza nel caso di impianti già dotati di autorizzazione ambientale, smentisce *per tabulas* l'assunto ricorsuale secondo cui il rapporto debba necessariamente precedere l'autorizzazione.

50.1.1 - La lettura congiunta delle due succitate previsioni induce, infatti, a ritenere che queste ultime si limitano a postulare il necessario coordinamento e l'armonizzazione fra le prescrizioni autorizzative e quelle in tema di sicurezza, in quanto frutto di procedimenti distinti e autonomi nonché formulate da Autorità diverse, sulla base di normative diverse.

E il coordinamento, nella fattispecie in scrutinio, è stato assicurato con il decreto di AIA, lì dove, all'art. 3, si è previsto che: i) *“le prescrizioni derivanti dai procedimenti conclusi ai sensi del D. Lgs. 26 giugno 2015 n. 105 costituiscono parte integrante del presente procedimento”*; ii) qualora all'esito dell'istruttoria del CTR risulti una *“incompatibilità delle prescrizioni imposte ai fini della sicurezza e della prevenzione dei rischi di incidenti rilevanti con le condizioni previste dall'AIA il MASE provvederà ad armonizzare le condizioni della presente autorizzazione”*.

Tale previsione risulta conforme alla legge (cfr. l'art. 29-*sexies*, c. 8, citato) nonché ragionevole, poiché garantisce che: i) l'impianto entri in esercizio soltanto una volta ottenuti entrambi i titoli (AIA e RDdS), a patto che gli stessi siano fra loro compatibili; ii) abbia previamente luogo, ove necessario, l'armonizzazione delle condizioni autorizzative con le eventuali prescrizioni che saranno contenute nel parere conclusivo sulla sicurezza.

Tale attività di armonizzazione non richiede, al contrario di quanto affermato dal ricorrente, un nuovo passaggio in sede di conferenza di servizi.

50.1.2 - Infatti, *in primis*, prima del rilascio del parere conclusivo sulla sicurezza, neppure è certo che vi sia necessità di intervenire sull'AIA.

In secondo luogo, l'attività di armonizzazione si concretizzerebbe in un'attività di mero recepimento delle prescrizioni contenute nel parere sul RdSD, che non richiede una rivalutazione delle decisioni già assunte dalla

conferenza di servizi, la quale, al pari della Commissione AIA, non è chiamata ad esprimersi sulle valutazioni effettuate dal CTR nell'ambito di un diverso e autonomo procedimento. Va, infatti, rimarcato che il procedimento previsto dall'art. 17 del d.lgs n. 105/2015 non è svolto nell'ambito di quello volto al rilascio dell'AIA.

50.1.3 - Sotto un connesso versante, contrariamente a quanto affermato nel gravame, l'esame della documentazione in atti conferma che tanto l'AIA quanto il parere tecnico conclusivo del CTR sul rapporto definitivo sulla sicurezza siano condizioni entrambe necessarie per la messa in esercizio del rigassificatore e che, dunque, in assenza di anche solo uno di questi elementi il rigassificatore non possa entrare in funzione.

Ciò, del resto, è stato chiaramente esplicitato dal punto 8 dell'autorizzazione unica, il quale condiziona *“la messa in esercizio dell'autorizzazione in oggetto al rilascio dell'Autorizzazione Integrata Ambientale (A.I.A.) [...] nonché alla valutazione finale del Comitato tecnico Regionale (C.T.R.) sul Rapporto di Sicurezza definitivo”*.

In definitiva, a parere del Collegio, l'art. 3 del decreto AIA contempera in modo congruo l'interesse alla tutela dei beni ambientali e della sicurezza con la messa in esercizio del rigassificatore, quale opera di interesse strategico nazionale.

50.2 – Parimenti nessun giuridico pregio può annettersi agli ulteriori profili di censura del quarto motivo dei secondi motivi aggiunti.

50.2.1 - Non a quello volto a desumere dal fatto che il procedimento di AIA abbia preceduto il parere conclusivo sulla sicurezza il mancato rispetto delle BAT che, secondo il ricorrente, avrebbero attinenza con la tematica degli incidenti rilevanti.

Infatti, è il caso di rimarcare che le censure risultano ancora una volta generiche e fondate su assunti di cui in precedenza si è illustrata l'erroneità, come quelli sulla natura della Golar Tundra, sui serbatoi e sull'applicabilità della normativa tecnica UNI EN ISO 20257, nonché su apprezzamenti controvertibili e non adeguatamente supportati.

50.2.2. - Le stesse conclusioni di infondatezza valgono per il profilo di censura relativo alla mancata considerazione, da parte della commissione IPPC nel PIC e della conferenza di servizi, del documento D.11 allegato all'istanza di AIA e denominato "*Analisi di rischio*".

Infatti, l'analisi della documentazione in atti dimostra che di esso l'Amministrazione ha tenuto conto, posto che detto rapporto non poteva che riprendere e sintetizzare i contenuti del rapporto preliminare di sicurezza, oggetto di un procedimento autonomo rispetto a quello autorizzativo, con tempi di svolgimento e di conclusione puntualmente scanditi nel d.lgs n. 105/2015.

In particolare, va rappresentato che l'art. 14, comma 6, di tale decreto prevede che anche il sistema di gestione della sicurezza (che il Comune ricorrente definisce come "*evento futuro e incerto*" al pari del rapporto definitivo sulla sicurezza) debba essere adottato "*contestualmente all'inizio dell'attività*".

51 – Con il quinto mezzo del secondo atto di motivi aggiunti, il Comune ha lamentato che, nel corso del procedimento per il rilascio del parere positivo sull'AIA, sarebbe stato trascurato il parere rilasciato da ARPAT il 12 gennaio 2023 sulle versioni del PIC e del PMC del 15 e del 27 dicembre 2022 - e dunque antecedenti alla riapertura dell'istruttoria sull'AIA.

La censura non regge il vaglio di fondatezza.

51.1 - Anzitutto, per una corretta rappresentazione dei fatti deve preliminarmente essere chiarito che, a differenza di quanto asserito nel ricorso, l'ARPAT si è limitata a formulare alcune "*osservazioni*", allo scopo di contribuire all'istruttoria preordinata al rilascio dell'AIA, senza mai esprimere un parere negativo.

Non di contestazioni si è trattato ma di mere osservazioni non ostative alla positiva conclusione del procedimento, come dimostra il fatto che nel parere regionale del 18 gennaio 2023, la Regione Toscana ha espresso "*in accordo con ARPAT, parere positivo*" (cfr. all. 23, secondo capoverso della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione).

Ciò premesso, l'esame della relativa documentazione evidenzia che la conferenza di servizi del 19 gennaio 2023 – contrariamente a quanto asserito nel ricorso - ha valutato le suddette osservazioni e il rappresentante dell'ISPRA ha confermato che il PMC è stato coerentemente allineato al PIC, mentre altre osservazioni hanno riguardato refusi formali da correggere.

Per quanto attiene alle restanti osservazioni dell'ARPAT, la conferenza di servizi ha rinviato la compiuta regolamentazione dei relativi profili di disciplina implicati al decreto di AIA e al riesame, da svolgersi a quattro mesi dall'entrata in esercizio del rigassificatore (cfr. prescrizione n. 19 del PIC).

In particolare, la prescrizione n. 19 del PIC così dispone *“Il Gestore entro quattro mesi dall'entrata in esercizio della FSRU dovrà presentare un programma per la riduzione della concentrazione di NO_x, CO e polveri corredato da relativo cronoprogramma sulla base dei risultati dei monitoraggi in continuo condotti per i suddetti parametri. Tale documentazione dovrà contenere inoltre un report relativo ai flussi di massa orari effettivi di NO_x senza considerare l'eventuale correzione per il tenore di ossigeno e la velocità di espulsione dei fumi. Tale documentazione sarà oggetto di valutazione da parte dell'Autorità competente per l'eventuale ridefinizione dei limiti emissivi .”*.

Il riesame previsto dalla suddetta prescrizione, lungi dal voler determinare “uno scivolamento in avanti” delle decisioni da assumere in sede di AIA (come sostenuto nel ricorso), è stato introdotto al fine di apportare eventuali adeguamenti ai valori limite prescritti, una volta acquisiti tutti i dati del monitoraggio in continuo con il rigassificatore in esercizio.

Pertanto, la conferenza di servizi ha correttamente ritenuto che la fase del riesame fosse la sede più appropriata per valutare quanto segnalato dall'ARPAT, proprio in funzione dei risultati del monitoraggio in continuo e dei nuovi limiti emissivi suscettibili di ridefinizione.

51.2 - Va anche rammentato che – come già anticipato - ai motori marittimi a bordo della Golar Tundra non si applicano le BAT-AEL europee sui grandi impianti di combustione, che nell'istruttoria sono state prese in

considerazione solo come parametro non vincolante rispetto alcuni aspetti tecnici peculiari e specifici.

E ciò vale già di per sé a rivelare l'infondatezza dell'argomentazione con cui il Comune, enfatizzando un passaggio del citato parere ARPAT del 12 gennaio 2023, ha asserito che il PIC sarebbe carente in quanto non avrebbe previsto i VLE relativi alla formaldeide e al metano.

Tale asserto, comunque, contrasta con quanto chiaramente riportato nel PIC, lì dove: i) a pag. 61, in via cautelativa, sono stati esplicitati i *“livelli di emissioni associati alle migliori tecniche disponibili (BAT-AEL) per le emissioni in atmosfera di formaldeide e di CH₄ [... rispettivamente ...] 5-15 mg/Nm³ (media nel periodo di campionamento) [e] 215-560 mg/Nm³ (media nel periodo di campionamento)”* (cfr. all. 96 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam); ii) le rilevazioni delle emissioni sono state previste, anche in relazione a predetti inquinanti.

Le stesse conclusioni di infondatezza valgono per l'argomentazione, secondo cui il PIC avrebbe omesso di disciplinare le emissioni relative al punto E5, ossia una *“Gas Combustion Unit (E5) per gestire la pressione all'interno dei serbatoi di GNL in caso di eccesso di Boil-off gas e/o indisponibilità del recondenser”* (cfr. all. 64, pag. 5 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

Sul punto, infatti, il Comune non ha adeguatamente considerato che - come esplicitato dalla Snam nella documentazione di progetto - trattasi di una caldaia che non viene utilizzata per il normale esercizio della FSRU.

Infatti, come si legge nella prescrizione n. 23 del PIC, la Gas Combustion Unit E5 *“viene utilizzata esclusivamente nella condizione di Zero Send-Out che si potrà verificare in due casi: (i) nei periodi di manutenzione programmata (circa due settimane/anno e comunque inferiore alle 500 ore) oppure (ii) in situazioni di emergenza”* (cfr. ancora all. 96, pag. 67 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

Dunque, trattandosi di condizioni emergenziali e non di normale esercizio, ai sensi dell'articolo 271, comma 14, del d.lgs n. 152/2006, la Commissione

IPPC non era tenuta ad imporre VLE specifici in relazione al punto di emissione E5, che peraltro, ove utilizzato, dovrà comunque essere monitorato secondo quanto previsto nel PMC (cfr. ancora all. 98, pag. 28 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

51.3 – Parimenti infondate risultano le doglianze relative alle supposte omissioni del PMC in materia di piano di monitoraggio ambientale e di progetto di dismissione della FSRU.

Quanto al primo aspetto, è sufficiente considerare che il monitoraggio marino fa parte del piano di monitoraggio ambientale prescritto dall'ordinanza commissariale n. 140/2022, a cui il paragrafo 9 del PIC espressamente rinvia, stabilendo che *“Restano a carico del Gestore, il quale è tenuto a rispettarle, tutte le prescrizioni derivanti da altri procedimenti autorizzativi, ivi incluse quelle dell'Ordinanza del Commissario Straordinario di Governo (art. 5 del d.l. n. 50/2022) n. 140 del 25 ottobre 2022 con il relativo Piano di monitoraggio ambientale.”* .

Quanto al secondo aspetto, si rinvia a quanto diffusamente illustrato in relazione al primo motivo dei secondi motivi aggiunti e giova, poi, soggiungere che il paragrafo E) del PMC (*Decomission*), laddove prevede la presentazione del piano di dismissione il termine di un anno prima dell'avvio dei lavori, è chiaramente da intendersi riferito all'avvio dei lavori di dismissione e non certamente a quelli di messa in esercizio della FSRU.

52 – Con il sesto mezzo dei secondi motivi aggiunti, il Comune ha lamentato che, nell'ambito del procedimento di AIA, le tematiche riguardanti la tutela della salute non sarebbero state sufficientemente approfondite.

Anche tali censure non sono suscettibili di positiva considerazione.

52.1 - In primo luogo, occorre richiamare quanto già in precedenza illustrato in merito all'infondatezza delle censure appuntatesi sulla pretesa inadeguatezza della VIS elaborata nell'ambito del procedimento commissariale.

Le omissioni lamentate dal ricorrente sono insussistenti, in quanto l'ISS ha condiviso l'approccio utilizzato dalla Snam, alla luce delle integrazioni e dei

chiarimenti richiesti.

Ciò posto, l'esame della documentazione agli atti evidenzia che, contrariamente a quanto asserito nel ricorso, nel procedimento di AIA tutti i pertinenti approfondimenti di natura sanitaria sono stati svolti in modo adeguato.

Nel parere del Ministero della salute del 17 gennaio 2023 (cfr. all. 29 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione), reso nell'ambito del procedimento di AIA, si legge *“Al fine della formulazione del proprio parere, questo Ministero ha valutato i seguenti documenti istruttori: i) Parere Istruttorio Conclusivo (PIC) redatto dalla Commissione IPPC (prot. MiTE 160874 del 21.12.2022); ii) Piano di Monitoraggio e Controllo redatto da ISPRA (prot. MiTE 165149 29.12.2022) e ha considerato, per gli aspetti di rilevanza sanitaria, le valutazioni rese dall'Istituto superiore di sanita relativamente alla Valutazione di impatto sanitario (VIS) presentata dal proponente nell'ambito del procedimento autorizzativo ai sensi dell'art. 5 del D.l. 50/2022.”*.

Il Ministero ha quindi ritenuto *“condivisibili le prescrizioni incluse nel Parere Istruttorio Conclusivo della Commissione IPPC e il PMC-ISPRA.”*, indicando ulteriori prescrizioni, che sono state poi recepite nel decreto di AIA.

Quanto alle criticità di natura sanitaria che già interessano il territorio di Piombino, il Ministero ha, in ultimo, precisato, con valutazione non efficacemente confutata dal Comune nella sua attendibilità, che *“l'esercizio dell'installazione e limitato nel tempo con una durata prevista di anni 3 e vista l'emissione limitata nella tipologia e nella quantità degli inquinanti, è possibile ritenere contenuto l'impatto sulla salute della popolazione residente sia per gli esiti di breve che per quelli di lungo termine”*.

A riprova dello scrupolo con cui è stata condotta l'istruttoria nella specie si consideri che: i) nella VIS lo studio degli impatti sulla salute della popolazione è stato condotto, con un approccio *worst case scenario* di massima prudenza, facendo riferimento al limite massimo di emissioni previsto dal d.lgs n. 152/2006 per le polveri, pari a 50 mg/Nm³ (cfr. all. 60, pag. 29 della

produzione depositata in giudizio il 7 dicembre 2022 dal ricorrente); ii) in ragione dell'istruttoria condotta e degli studi svolti, le Autorità competenti in materia sanitaria hanno ritenuto compatibile con la salute della cittadinanza di Piombino anche l'ipotesi emissiva più gravosa ed irrealistica (con polveri pari a 50 mg/Nm³); iii) pur a fronte di tale approccio prudenziale, il PIC ha imposto, in un'ottica ancor più prudenziale e in coerenza con il principio di massima precauzione, per le polveri, in ognuna delle versioni discussa nel corso della conferenza di servizi, l'ancor più sicuro limite di 10 mg/Nm³, pari a 1/5 del valore massimo previsto dal vigente PRQA.

52.2 - Con riferimento, poi, alla supervisione sulle prescrizioni dell'ISS richiamate dal Ministero nel proprio parere del 17 gennaio 2023 - come già in precedenza anticipato - l'esame della pertinente documentazione smentisce la tesi ricorsuale, secondo cui l'Istituto avrebbe dichiarato di non poter verificare la loro attuazione: nella nota del 15 dicembre 2022, l'ISS si è infatti limitato a rappresentare alcune difficoltà di natura operativa nell'esecuzione delle attività di controllo, allo stesso Istituto affidate, limitatamente a quelle prescrizioni che " *hanno una valenza strettamente locale* " e che richiedono dunque la presenza sul posto. Viceversa, nessun problema è stato sollevato in merito alle attività di controllo che si sostanziano nell'analisi e valutazione degli elaborati prodotti dalla Snam.

L'ISS ha, quindi, chiarito come è strutturato il proprio contributo sul monitoraggio, senza sottrarsi ad esso.

52.3 - Altrettanto infondata risulta la doglianza, con cui il Comune ha lamentato che, alla seduta del 19 gennaio 2023, la conferenza di servizi si sarebbe limitata a prendere atto del parere negativo del Comune, senza tuttavia approfondirlo né esplicitare le motivazioni in forza delle quali ha ritenuto comunque di rilasciare un parere favorevole.

Al proposito, va tenuto conto: i) dell'identità dei soggetti coinvolti nel procedimento di rilascio dell'autorizzazione unica con quelli partecipanti alla conferenza di servizi per il rilascio del parere sull'AIA; ii) del rilievo per cui il

Comune di Piombino, in quest'ultima sede, si è limitato a ribadire le opposizioni già palesate sin dall'avvio del procedimento ai sensi dell'art. 5, d.l. n. 50/2022, opposizioni che erano state già oggetto di adeguata confutazione nel corso delle pregresse scansioni procedurali.

53 – Venendo allo scrutinio dei terzi motivi aggiunti, con il primo mezzo di tale gravame, il ricorrente ha ritenuto di poter desumere un nuovo motivo di illegittimità degli atti impugnati dalle dichiarazioni rese dal Commissario straordinario nel corso della conferenza stampa del 20 marzo 2023, secondo cui, anche in caso di accoglimento del ricorso, la nave continuerebbe ad operare.

Le censure sono infondate e la loro infondatezza esime il Collegio dall'esaminare l'eccezione di inammissibilità sollevata dalla Regione e dalla Snam.

Tale dichiarazione, infatti, risulta essere stata travisata nei contenuti. Il Commissario, lungi dall'aver affermato di voler eludere una eventuale sentenza di accoglimento del ricorso, ha soltanto inteso palesare la sua convinzione che il ricorso sarebbe stato respinto. In questi termini ha, quindi, affermato che la nave continuerà confidando nell'esito reiettivo dell'impugnativa interposta.

In ogni caso, le dichiarazioni rese in conferenza stampa dal Commissario sul contenzioso pendente giammai potrebbero rappresentare una “spia” o un “indizio” del vizio di eccesso di potere degli atti impugnati, la cui legittimità va apprezzata, piuttosto, sulle risultanze degli atti endoprocedimentali che l'hanno preceduta e di un'istruttoria connotata da elevata complessità tecnica.

54 – Con il terzo mezzo dei terzi motivi aggiunti, articolato in tre profili di censura, il Comune ha contestato la legittimità, sotto l'aspetto procedurale e sostanziale, della modifica della prescrizione n. 16 che ha portato all'approvazione del PIC del 6 aprile 2023 (cfr. all. 36 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione).

Con il primo motivo dei quarti motivi aggiunti, poi, il ricorrente ha sostanzialmente ribadito le contestazioni sulle attività del gruppo istruttore della Commissione AIA-IPPC già formulate nei terzi motivi aggiunti, con particolare riferimento alle attività connesse all'aggiornamento del Parere istruttorio conclusivo (PIC) oggetto della conferenza di servizi del 27 aprile 2023.

I motivi, a motivo della loro connessione, saranno oggetto di trattazione unitaria.

Le censure sono infondate.

54.1 – Per una maggiore intelligenza dei fatti, giova ricapitolare la scansione temporale che ha condotto alla modifica avversata.

La Snam, comunicando i *test* emissivi svolti sui motori (cfr. all. 90 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam), ha richiesto al MASE di rimettere gli atti alla conferenza dei servizi, in maniera tale da rivedere i contenuti del PIC e del PMC sulla base dei dati appena raccolti.

Con nota del 14 marzo 2023, il MASE ha dunque chiesto alla Commissione IPPC e all'ISPRA di riaprire l'istruttoria, per adeguare il PIC e il PMC ai dati emissivi trasmessi dalla Snam.

Il referente del gruppo istruttore, al momento della convocazione della riunione del 27 marzo 2023, avendo a disposizione unicamente i dati dei *test* emissivi – che, di per sé, non descrivevano le soluzioni individuate dalla Snam – ha richiesto una serie di informazioni di supplemento (cfr. all. 93 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam), puntualmente trasmesse dalla società proponente in pari data.

In particolare, è stata trasmessa la “*relazione tecnica contenente ulteriori chiarimenti?*” (cfr. all. 94 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam), con la quale la Snam ha individuato i principali regimi di produzione attesi, mettendoli in correlazione coi dati emissivi dei *test* e proponendo soluzioni atte alla salvaguardia degli interessi posti a tutela dell'ambiente e della salute.

Orbene, ricevuta ed esaminata la predetta relazione (cfr. sempre all. 94 citato), la Commissione IPPC è stata resa edotta di tutti i dati necessari per lo studio e l'elaborazione delle modifiche richieste dal Ministero al PIC ed al PMC, senza necessità di ulteriori integrazioni.

Tali dati sono stati sottoposti alla Commissione Istruttoria AIA-IPPC del 28 marzo 2023, la quale dopo averli valutati, ha dato mandato al referente del gruppo istruttore di provvedere alla modifica della prescrizione n. 16 del PIC, limitatamente al parametro CO, secondo precise e puntuali indicazioni.

Con e-mail del 30 marzo 2023 (cfr. all. 35 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana) il referente del gruppo istruttore ha trasmesso agli altri membri della Commissione, al fine di ricevere eventuali osservazioni, la bozza di PIC aggiornato, secondo quanto concordato nella riunione del 28 marzo 2023.

54.2 - La modifica introdotta ha riguardato la prescrizione n. 16, che è stata integrata con la prescrizione 16a. Il testo riformulato prevede che *“(16) Per quanto attiene le emissioni di macroinquinanti generate dalla FSRU, dovranno essere rispettati i valori limite di emissione riportati nella seguente tabella. I VLE sono riferiti a fumi secchi in condizioni normali (273,15 K e 101,3 kPa), con tenore di ossigeno pari al 15%, come media oraria. I valori limite in concentrazione imposti si applicano durante i periodi di normale funzionamento, intesi come i periodi in cui le unità di produzione vengono esercite con alimentazione a Fuel Gas (FG) e Boil Off Gas (BOG); al di sopra del 20% del carico per i parametri NO_x e Polveri e al di sopra del 75% del carico per il parametro CO come indicato dal Gestore.*

(16a) Si prescrive al Gestore per il parametro CO il rispetto di un valore limite in flusso di massa pari a 140 t/quadrimestre considerando il valore complessivo, calcolato come sommatoria dei contributi dei quattro motori, al di sopra del 20% del carico.”

Dalla lettura congiunta delle citate prescrizioni, emerge che:

- la prescrizione n. 16, rimasta invariata con riferimento ai parametri NO_x e alle polveri, è stata aggiornata unicamente con riferimento al parametro CO,

parametro quest'ultimo meno pregnante dei primi sotto il versante ambientale (cfr. quanto di seguito illustrato);

- l'integrazione della prescrizione n. 16 si è articolata: i) nella indicazione della modalità di verifica della conformità al limite espresso come valore orario in concentrazione di 240 mg/Nm³ per il parametro CO; ii) nella fissazione di un flusso quadrimestrale in massa finalizzata cautelativamente a contenere l'emissione complessiva del parametro CO quando i motori sono al di sopra del 20% del carico.

- la conformità al limite per il parametro CO, che è stata differenziata per i diversi carichi a cui possono lavorare i motori della Golar Tundra: per il parametro CO, per carichi al di sopra del 20% deve essere rispettato un valore in flusso di massa pari a 140 t/quadrimestre, per carichi al di sopra del 75% deve essere rispettato anche un valore in concentrazione pari a 240 mg/Nm³;

- la previsione di un limite in flusso di massa quadrimestrale si è aggiunta al valore limite in concentrazione per il parametro CO, in un'ottica maggiormente cautelativa e conforme al principio di precauzione.

Nella medesima e-mail del 30 marzo 2023 (cfr. sempre all. 35 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana), in relazione al valore in flusso di massa della prescrizione 16a sono stati illustrati alcuni dei metodi di calcolo alternativi e si è evidenziato che il limite di 140 t/quadrimestre risulta essere il più attendibile e cautelativo.

54.3 - Conclusivamente, nel corso della Conferenza di servizi del 27 aprile 2023 (cfr. all. 41 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana), il referente della Commissione AIA ha illustrato i contenuti delle modifiche del PIC chiarendo che: i) *“la fissazione di un flusso quadrimestrale in massa e finalizzata cautelativamente a contenere l'emissione complessiva del parametro CO quando i motori sono al di sopra del 20% del carico”*, che *“il parametro CO è un parametro di processo ambientalmente meno rilevante rispetto ai parametri polveri e NO_x, tanto è vero che le stesse BAT Conclusions prevedono un valore emissivo “a titolo indicativo” e calcolato su base annua”*; ii) *“come riportato nella*

prescrizione n. 19, il Gestore dovrà presentare un programma per la riduzione della concentrazione di NO_x, CO e polveri sulla base dei risultati dei monitoraggi in continuo”.

Il PIC del 7 aprile 2023 è stato, poi, approvato alla conferenza dei servizi convocata presso il MASE il 27 aprile 2023, che ha così confermato il parere favorevole all'AIA già in precedenza rilasciato.

54.4 - Ciò premesso in relazione alla scansione procedimentale che ha condotto alla modifica del PIC avversata, va innanzitutto ritenuta l'infondatezza dell'argomentazione con cui il Comune ha sostenuto che i risultati dei *test* eseguiti dalla società proponente durante la navigazione della FSRU da Singapore a Piombino non sarebbero realmente rappresentativi delle condizioni di normale esercizio del rigassificatore (ossia con nave ferma in porto in assetto di rigassificazione).

Come comprovato dalla documentazione tecnica prodotta dalla Snam (cfr. in particolare all. 113 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Snam), nel corso dei *test* si è proceduto ad imporre ai motori un carico variabile, identico al carico che si prevede che gli stessi motori avranno durante la rigassificazione, quando saranno utilizzati per produrre energia.

Ora, posto che il carico di un motore è unicamente correlato alla potenza che gli viene richiesta e non al fatto che la nave sia carica, scarica, in navigazione o ormeggiata in porto, risulta evidente che, dovendo i *test* mettere in correlazione unicamente i dati emissivi rispetto alla potenza erogata dai motori, sono ininfluenti le condizioni in cui gli stessi sono stati svolti.

E in ogni caso, poi, la censura dedotta non tiene conto del fatto che la Commissione AIA, nel corso della riunione del 28 marzo 2023, ha correttamente evidenziato che *“il riesame a quattro mesi dall'entrata in esercizio, previsto dalla prescrizione n. 19 sarà l'opportuna sede per l'eventuale aggiornamento del quadro prescrittivo relativo alle emissioni in atmosfera.”.*

Orbene, tale prescrizione impone al gestore un monitoraggio in continuo dal quale sarà possibile estrarre i dati per una eventuale revisione del quadro emissivo dell'impianto.

54.5 – Parimenti infondata risulta la doglianza, secondo cui la modifica del PIC configurerebbe una modifica sostanziale dell'AIA, tale da richiedere l'applicazione della disciplina prevista dal codice dell'ambiente per il riesame di cui all'art. 29-*octies*, d.lgs n. 152/2006.

Al proposito, infatti, è sufficiente rilevare che l'istituto del riesame è pacificamente applicabile solo nel caso in cui l'AIA sia già stata rilasciata e non, come nel caso di specie, qualora il procedimento autorizzativo non si sia ancora concluso.

A tale conclusione si perviene dalla semplice lettura dell'art. 29-*octies* citato, ove si legge che: *“L'autorità competente riesamina periodicamente l'autorizzazione integrata ambientale [...]. Il riesame tiene conto di tutte le conclusioni sulle BAT, nuove o aggiornate, applicabili all'installazione e adottate da quando l'autorizzazione è stata concessa o da ultimo riesaminata [...].”*

Non può dunque configurarsi una violazione di tale norma in quanto, allo stato in cui è stata disposta la nuova convocazione della conferenza di servizi, l'AIA non era ancora intervenuta.

54.6 - Neppure coglie nel segno l'affermazione ricorsuale, secondo cui al referente della Commissione AIA sia stata rilasciata una “delega in bianco” sulla modifica del PIC.

Infatti, come già anticipato, nel corso della riunione del 28 marzo 2023 (cfr. all. 34 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione) la Commissione AIA ha fornito precise indicazioni sulle modifiche da apportare al PIC, che di seguito si riportano:

“- valore orario in concentrazione di 240 mg/Nm³ per il parametro CO si applica al di sopra del 75% del carico per 4 mesi in considerazione di quanto previsto dalla prescrizione 19 del PIC;

- inserire una prescrizione che regolamento un flusso di massa su base quadrimestrale calcolato considerando 2 motori grandi alla massima capacità produttiva (portate di cui alla prescrizione n. 16 del PIC – $2 \times 80.370 \text{ Nm}^3/\text{h}$), con un valore in concentrazione oraria

che tenga conto dei vari assetti di marcia indicati dal gestore nella relazione trasmessa in data 27.3.2023”.

Si tratta di indicazioni idonee a perimetrare con sufficiente nettezza il mandato del referente del gruppo istruttore, al quale è stata correttamente deferita soltanto la funzione tecnica di redigere il testo della modifica apportata.

Inoltre, il referente della Commissione AIA, con la e-mail del 30 marzo 2023 (cfr. all. 35 cfr. della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione), ha trasmesso agli altri membri la bozza del PIC modificato, illustrando gli interventi compiuti e specificando che *“la condivisione e/o eventuali osservazioni dovranno pervenire al referente e per conoscenza alla scrivente Segreteria, stesso mezzo, entro e non oltre il giorno 5 aprile p.v. trascorso tale termine il suddetto documento si intenderà condiviso.”*

Non si tratta quindi di una modifica apportata in modo unilaterale e imposta ma condivisa con l'intera commissione AIA, che, quindi, ha avuto modo di valutare, prima della trasmissione del nuovo PIC al MASE, avvenuta il 7 aprile (come confermato nel decreto di AIA), la coerenza delle modifiche apportate rispetto alle indicazioni concordate nella riunione del 28 marzo 2023.

Di qui la piena correttezza dell'*iter* procedurale seguito nella specie.

Neppure può sostenersi che la modifica contestata sarebbe il frutto di una *“partita a due condotta tra Snam e la Commissione IPPC”*, solo perché le osservazioni critiche espresse dal Comune, che ha avuto modo quindi di interloquire anche sul punto, non sono state ritenute condivisibili, in sede di conferenza di servizi e in applicazione della regola di formazione del consenso per essa prevista.

54.7 - Inoltre, sotto il profilo sostanziale, il ricorrente ha lamentato, quanto al parametro CO, che: i) da un lato sarebbe stato lasciato un *“franco dal 20 al 75% [...] del tutto scoperto dai valori limite di emissione, in manifesta violazione dell'art. 29 comma 3 D.Lgs. 152/06”*; ii) dall'altro il valore limite in flusso di massa del CO, pari a 140t/quadrimestre, in tesi previsto in relazione alle *“condizioni di carico dei*

motori comprese tra il 20% ed il 75%”, sarebbe stato individuato in modo “arbitrario”. Questo ultimo valore limite consentirebbe di emettere, per lunghi periodi, CO fino a 800 mg/Nm³ “con danno alla salute immediato”.

Risulterebbe anche illegittima la mancata previsione in ordine a tale parametro, nella fascia 20-75% di carico dei motori, di un VLE in concentrazione. Conseguentemente risulterebbe, in tesi, inficiato altresì il PMC, approvato dall'ISPRA in data 14 aprile 2023, essendo stato fornito *“solo il dato di concentrazione, ma non quello di portata”*.

Secondo il ricorrente, in definitiva la modifica del PIC avrebbe introdotto un duplice minimo tecnico (20% e 75%) e un *“franco dal 20% al 75%”*, nel quale la FSRU potrebbe emettere CO in misura praticamente illimitata.

La censura risulta infondata, in quanto basata su una lettura non condivisibile della documentazione in atti.

54.7.1 - Innanzitutto, l'attento esame del PIC (cfr. all. 96, par. 8.4, pagg. 65 e ss. della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam), i VLE sono stati disciplinati come segue:

- fino al 20% di carico dei motori è stato individuato il c.d. minimo tecnico, corrispondente alla fase di avviamento del motore della durata di circa un'ora; il minimo tecnico è, dunque, un valore unitario rilevante in ordine a tutti i parametri;
- in presenza di carico compreso tra il 20% ed il 100%, tenuto conto che in questo *range* i motori si trovano in un assetto di normale funzionamento, il PIC ha stabilito i VLE come segue: i) per il CO è prescritto il rispetto di un valore limite in flusso di massa pari a 140 tonnellate/quadrimestre (calcolato come sommatoria dei contributi dei quattro motori); ii) per i NOX (ossidi di azoto) e per le polveri sono previsti limiti di concentrazione, rispettivamente, pari a 300 mg/Nm³ e 10 mg/Nm³;
- al contempo, laddove il carico dei motori risulti compreso tra il 75% ed il 100%, esclusivamente in ordine al CO è stato previsto un ulteriore limite di emissione in concentrazione, pari a 240 mg/Nm³.

Tali evidenze dimostrano che, a differenza di quanto affermato dal ricorrente, il PIC non ha affatto previsto un “*duplice minimo tecnico*”.

Infatti, il minimo tecnico è stato chiaramente individuato nel PIC, in coerenza con quanto previsto dall’art. 268, comma 1, lettera ee), del d.lgs n. 152/2006, come il momento del passaggio dall’alimentazione a *marine gas oil* utilizzato per gli avvii e gli arresti ad una alimentazione esclusiva a gas propedeutica all’esercizio degli impianti. Tale valore con specifico riferimento alla FSRU è fissato fino al 20%.

Per converso, l’intervallo tra il 20% e il 75% del carico dei motori non costituisce un regime transitorio, differentemente da quanto asserito dalla parte ricorrente, bensì un periodo di normale funzionamento.

54.7.1a – Per apprezzare l’infondatezza delle doglianze giova innanzitutto richiamare sinteticamente la normativa applicabile.

Come noto, il codice dell’ambiente definisce il “*valore di emissione*” come “*il fattore di emissione, la concentrazione, la percentuale o il flusso di massa di sostanze inquinanti nelle emissioni che non devono essere superati. I valori di limite di emissione espressi come concentrazione sono stabiliti con riferimento al funzionamento dell’impianto nelle condizioni di esercizio più gravose e, salvo diversamente disposto dal presente titolo o dall’autorizzazione, si intendono stabiliti come media oraria*” (cfr. art. 268, lett. q) del d.lgs n. 152/2006).

In tale prospettiva l’art. 29-*sexies* del d.lgs n. 152/2006, in particolare ai commi 3 e 4-*bis*, prevede che “*3. L’autorizzazione integrata ambientale deve includere valori limite di emissione fissati per le sostanze inquinanti, in particolare quelle dell’allegato X alla Parte Seconda, che possono essere emesse dall’installazione interessata in quantità significativa, in considerazione della loro natura e delle loro potenzialità di trasferimento dell’inquinamento da un elemento ambientale all’altro, acqua, aria e suolo, nonché i valori limite ai sensi della vigente normativa in materia di inquinamento acustico. I valori limite di emissione fissati nelle autorizzazioni integrate ambientali non possono comunque essere meno rigorosi di quelli fissati dalla normativa vigente nel territorio in cui è ubicata*

l'installazione. Se del caso i valori limite di emissione possono essere integrati o sostituiti con parametri o misure tecniche equivalenti. [...].

4-bis. L'autorità competente fissa valori limite di emissione che garantiscono che, in condizioni di esercizio normali, le emissioni non superino i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili (BAT-AEL) di cui all'articolo 5, comma 1, lettera l-ter.4), attraverso una delle due opzioni seguenti:

a) fissando valori limite di emissione, in condizioni di esercizio normali, che non superano i BAT-AEL, adottino le stesse condizioni di riferimento dei BAT-AEL e tempi di riferimento non maggiori di quelli dei BAT-AEL;

b) fissando valori limite di emissione diversi da quelli di cui alla lettera a) in termini di valori, tempi di riferimento e condizioni, a patto che l'autorità competente stesa valuti almeno annualmente i risultati del controllo delle emissioni al fine di verificare che le emissioni, in condizioni di esercizio normali, non superino i livelli di emissione associati alle migliori tecniche disponibili?.

La succitata normativa riserva pertanto all'Amministrazione la determinazione dei VLE, senza prestabilire se i medesimi debbano essere individuati come flusso di massa oppure come valori di concentrazione.

E ciò è tanto vero che l'art. 268, lett. q), cit. specifica che il valore limite di emissione può, se del caso, essere fissato anche esclusivamente come flusso di massa (cfr. la disgiuntiva "o").

Ne consegue che, a differenza di quanto affermato nel ricorso, la previsione di valori limite in concentrazione non è affatto "obbligatoria".

Inoltre, nell'AIA, che rappresenta un'autorizzazione ad elevato tasso di discrezionalità tecnica, i valori di emissione possono "se del caso" anche essere "integrati o sostituiti con parametri o misure tecniche equivalenti", come prevede espressamente il comma 3 dell'art. 29-*sexies* del d.lgs n. 152/2006 e conferma anche il comma 4-*bis*, lett. b), del medesimo articolo (cfr. anche l'Allegato VI al d.m. 6 marzo 2017, n. 58, spec. par. 1, quarto periodo).

La succitata normativa, poi, non stabilisce, a prescindere dal valore limite di emissione in sé e per sé considerato, né il lasso temporale in cui il valore

medio deve essere rispettato per i limiti fissati in flusso di massa (la media può, ad esempio, essere annuale, semestrale, quadrimestrale, ecc.) né i limiti fissati in concentrazione (es. media giornaliera, oraria, ecc.), in quanto la media temporale dipende dalle specifiche tecnologie utilizzate.

Trattasi infatti, di aspetti che devono essere stabiliti, di volta in volta, dall'Amministrazione nell'AIA, tenendo altresì conto delle specifiche “*caratteristiche tecniche dell'impianto in questione*” (art. 29-*sexies*, comma 4, cit.).

54.7.1b - Sulla base di tali coordinate ricostruttive, va innanzitutto considerato che nella fattispecie in scrutinio, le BAT sui grandi impianti di combustione, come già diffusamente illustrato in precedenza, non sono applicabili, trovando invece applicazione la lettera b) del suddetto comma 4-*bis* dell'art. 29-*sexies* del d.lgs n. 152/2006.

Sul punto, non colgono nel segno le argomentazioni della ricorrente, volte ad enfatizzare alcuni passi della documentazione progettuale della proponente evocanti le BAT nonché il suo impegno a rispettare i valori limite di legge fissati dal d.lgs n. 152/2006.

Quanto al primo aspetto, infatti, le BAT, in assenza della loro diretta cogenza e della conseguente non vincolatività del loro richiamo, sono state assunte, limitatamente ad alcuni aspetti progettuali diversi da quello in esame, come parametro significativo per scelta autonoma della proponente e in un'ottica più cautelativa. Ciò, tuttavia, non significa che esse abbiano assunto, ad ogni effetto previsto dal d.lgs n. 152/2006, quella valenza vincolante e cogente, nella specie esclusa in considerazione della potenza dell'impianto.

Neppure conferente risulta l'impegno della proponente a rispettare i valori limiti di legge, attesa l'applicazione nella specie della lettera b) del suddetto comma 4-*bis* dell'art. 29-*sexies* del d.lgs n. 152/2006, che fa riferimento a valori diversi dalle BAT.

54.7.1c - Inoltre, va rilevato che la prescrizione avversata è stata predisposta da un lato, tenendo conto, in coerenza con l'art. 29-*sexies*, comma 4, cit., delle specifiche caratteristiche proprie dei motori marini installati sulla FSRU e

dall'altro della diversa rilevanza nella specie del parametro CO rispetto agli altri inquinanti.

Quanto al primo aspetto va rilevato che i motori della Golar Tundra appartengono alla tipologia dei motori marini disciplinati dalla Regulation 13 della IMO (*International Maritime Organization*): detti motori sono ottimizzati per lavorare mantenendo valori emissivi contenuti per il parametro NO_x, che tecnicamente comporta un necessario contro-bilanciamento con il parametro CO (in sostanza, NO_x e CO sono parametri antagonisti).

Da qui la necessità di flessibilizzare la disciplina relativa alle fasi emissive dei predetti inquinanti, senza peraltro rinunciare ad introdurre una disciplina stringente anche per il parametro CO.

Quanto al secondo aspetto, la regolamentazione introdotta ha tenuto conto della maggiore rilevanza degli inquinanti NO_x e delle polveri rispetto al monossido di carbonio (CO).

Tale rilievo trova immediato riscontro nella normativa comunitaria, che prevede per i primi una regolamentazione più stringente.

A riprova di ciò, va evidenziato che la normativa di riferimento per la qualità dell'aria ambiente prevede limiti per NO_x e per le polveri dell'ordine di grandezza dei microgrammi (µg) e per il CO dei milligrammi (mg): questi ultimi risultano mille volte maggiori dei primi.

Il CO è, pertanto, un parametro meno pregnante in termini di pericolosità per l'ambiente e per la salute umana; e questa assunzione è confermata anche dalle BAT *conclusions* che, sebbene non applicabili al caso di specie, forniscono comunque indicazioni significative: al livello comunitario, infatti, per il parametro CO non vengono riportati specifici BAT-AEL, ma valori "a titolo indicativo", espressi in concentrazione addirittura come livelli medi annui, a differenza dei parametri NO_x e polveri, espressi come livelli medi giornalieri.

54.7.1d – Né può ritenersi che la disciplina introdotta nella prescrizione avversata in relazione al parametro CO, pur peculiare rispetto agli altri inquinanti, sia risultata non rigorosa o inadeguata a contenere le relative

emissioni e a realizzare la salvaguardia dei valori ambientali, come apoditticamente affermato nel ricorso.

Al riguardo, occorre ribadire che il PIC ha comunque regolamentato il parametro CO, analogamente ai più significativi parametri NO_x e polveri, imponendo valori limite su medie orarie da verificare nel continuo, tramite il sistema di monitoraggio delle emissioni.

Infatti, contrariamente a quanto affermato nel ricorso, la commissione ha stabilito, quanto al monossido di carbonio (CO), l'obbligo di rispettare due limiti di emissione e cioè: sia il valore limite in flusso di massa pari a 140 t/quadrimestre (laddove il carico dei motori risulti dal 20% al 100%), sia il valore limite in concentrazione pari a 240 mg/Nm³ (qualora il carico dei motori risulti dal 75% al 100%).

Sul punto, è inoltre importante sottolineare che, in quest'ultimo *range*, il limite in concentrazione si applica cumulativamente a quello previsto in flusso di massa.

Ne consegue, altresì, che anche l'assunto del ricorrente, secondo il quale, quanto al CO, sarebbe contemplato un "*franco dal 20 al 75%*" non trova conforto negli atti, in quanto tutti i *range* di esercizio (al di fuori del minimo tecnico fissato al 20%) sono presidiati da specifici limiti di emissione.

Del resto, l'applicazione del limite del CO in flusso di massa pari a 140 t/quadrimestre (e non un limite in concentrazione) nel *range* 20%-75% di carico dei motori costituisce opzione operativa compatibile i margini di manovra previsti dall'ordinamento nazionale ed internazionale (fermo restando che tale limite come evidenziato si applica nel *range* 20%-100%, per qualunque tipo di esercizio).

54.7.1e – A tale stregua, nessun pregio può annettersi alle affermazioni ricorsuali, secondo cui: i) il valore in flusso di massa consentirebbe di emettere "*per lunghi periodi CO fino a 800 mg/Nm³, con danno alla salute immediato*", ii) i metodi di calcolo trasmessi al Comune di Piombino nell'ambito delle attività del gruppo istruttore sarebbero stati "*creati ad arte per venire incontro alle esigenze*

del gestore”; iii) “l’artificiosa “spalmatura” del dato sui 4 mesi” porterebbe ad una “sostanziale normalizzazione degli sforamenti di legge su base surrettizia” che consentirebbero alla FSRU di operare “nella fascia 20-75% in assenza di valori limite di emissione puntuali emettendo, per lunghi periodi, valori elevatissimi di monossido di carbonio”.

Tali affermazioni sono tutte infondate, oltre ad essere basate su erronei presupposti.

Con riferimento all’individuazione del limite in flusso di massa, pari a 140 t/quadrimestre, va rilevato che, come conferma l’esame della documentazione in atti:

- i valori limite prescritti devono essere intesi come valori massimi, dovendo le emissioni puntuali generalmente attestarsi su valori ben più bassi rispetto al valore limite prescritto, al fine di garantire che la media delle stesse su base oraria sia rispettata; e il sistema di monitoraggio nel continuo è stato predisposto proprio per consentire la verifica di tali aspetti;
- tale approccio cautelativo, di immediata pertinenza per i limiti in concentrazione, è altresì valido per il rispetto del limite in massa che opera “a consuntivo” e su base quadrimestrale: al fine di “contenere” eventuali picchi, infatti, il valore ordinario di flusso di massa dovrà essere mantenuto cautelativamente più basso;
- la previsione del limite espresso (anche) in termini di flusso di massa ha, infatti, la finalità di disciplinare l’assetto emissivo in coerenza con lo specifico funzionamento dei motori e di garantire, comunque, il contenimento effettivo delle emissioni, anche a prescindere dai contingenti scenari “di picco”, anch’essi comunque regolati anche attraverso l’applicazione del limite orario nel *range* > 75%;
- nella specie il valore in concentrazione è stato previsto, quale ulteriore misura di cautela, in 240 mg/Nm³ (come limite orario), con la puntualizzazione che il medesimo si applica a partire al 75% del carico e non al 20%; e ciò in coerenza con il quadro normativo surrichiamato, che affida

alla discrezionalità tecnica dell'Amministrazione il compito di regolamentare, nell'autorizzazione, l'assetto più confacente rispetto all'impianto tecnico specifico.

54.7.1f – Inoltre, le ridette prescrizioni valgono a conformare anche le modalità di esercizio della FSRU nel segno della tutela della salute e della salvaguardia dei valori ambientali.

Di fatto, solamente massimizzando le ore di esercizio al di sopra del 75% (e quindi, come detto, con emissioni in concentrazione ben inferiori al valore di 240 mg/Nm³) del carico, la società proponente potrà rispettare senza difficoltà il quadro prescrittivo.

Ciò risulta evidente anche dai tre esempi di calcolo esplicitati nel corso dei lavori del gruppo istruttore, esempi che, sebbene condotti con approccio cautelativo, erano tesi proprio a testare la validità dell'approccio seguito, oltre che a verificarne la sensibilità. Ed è significativo che il Comune di Piombino non abbia fornito le proprie osservazioni né con riferimento alla proposta modificativa del PIC poi avversata né in relazione agli esempi di calcolo.

Mediante le simulazioni di calcolo condotte si è dimostrato che il valore prescritto di 140 t/quadrimestre consente una flessibilità di esercizio razionalizzando rigidamente, al contempo, le possibilità - in termini di ore al giorno - di allontanarsi dal funzionamento ritenuto ottimale al di sopra del 75% del carico dei motori.

Per poter rispettare il valore limite in flusso di massa, nel caso di esercizio in condizioni di emissioni elevate di CO in atmosfera, dovranno essere necessariamente ridotte le ore di funzionamento dell'intera installazione per non rischiare di superare il quantitativo massico totale consentito nell'arco dei quattro mesi.

A tale stregua, emerge che il Comune di Piombino ha minimizzato e travisato la portata di tale prescrizione suscettibile di conformare l'esercizio dell'impianto, anche limitandone la capacità di rigassificazione.

In altre parole, la FSRU, in virtù di quanto previsto dalle prescrizioni 16 e 16a, potrà operare solamente se le fluttuazioni del carico saranno gestite in maniera tale da limitare fortemente nel tempo (poche ore/giorno) il permanere del carico nel *range* dal 20% al 75%.

Infine, va rilevato che il valore limite in flusso di massa è stato coerentemente tarato su base quadrimestrale per armonizzarne l'operatività rispetto alla tempistica prevista dalla prescrizione n. 19, che prevede il riesame del VLE a distanza di quattro mesi all'entrata in funzione della FRSU: in tale momento, sulla base dei risultati dei monitoraggi condotti successivamente all'entrata in esercizio della FSRU, l'Amministrazione sarà nelle giuste condizioni per procedere agli adattamenti previsti allo scopo di adottare le misure più idonee a salvaguardare la salute e i valori ambientali.

54.7.1f – Quanto agli effetti della modifica contestata, va poi evidenziato che, contrariamente a quanto asserito nel gravame, il limite in flusso di massa pari a 140 t/quadrimestre, peraltro previsto in condizioni di carico dei motori comprese tra il 20% ed il 100% (e non 75%, come erroneamente asserito dal ricorrente), non risulta suscettibile di determinare un pregiudizio alla salute.

Tali evidenze risultano confermate dall'esame dell'attività procedimentale che ha portato all'aggiornamento delle prescrizioni relativamente al CO.

Sono stati, infatti, condotti approfondimenti tecnici da parte del gruppo istruttore e all'esito di tale attività istruttoria quest'ultimo ha proposto (cfr. all. 95-ter della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam), ai membri della Commissione, il valore in flusso di massa 140 t/quadrimestre, in quanto ritenuto come quello *“più cautelativo rispetto a quanto risulta con diversi metodi di calcolo”*, del pari indicati, nella medesima proposta, sub I (149,30 t/quadrimestre), sub II (141,19 t/quadrimestre) e sub III (158,79 t/quadrimestre).

Il 27 aprile 2023, la conferenza di servizi ha approvato i suddetti limiti del CO, sottolineando che *“la fissazione di un flusso quadrimestrale in massa è finalizzata cautelativamente a contenere l'emissione complessiva del parametro cioè quando i motori*

sono al di sopra del 20% del carico [...] il parametro CO è un parametro di processo ambientalmente meno rilevante rispetto ai parametri polveri e Nox, tant'è vero che le stesse Bat Conclusions prevedono un valore emissivo “a titolo indicativo” e calcolato su base annua” (cfr. all. 102, pag. 6 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

Ebbene, a fronte di tale puntuale quadro istruttorio emerso in sede procedimentale, il Comune non è stato in grado di addurre alcun elemento adeguato a dimostrare l'erroneità o la palese irragionevolezza e illogicità dell'*iter* seguito dall'Amministrazione e delle determinazioni avversate.

Peraltro, tenuto conto che le BAT prevedono – quanto al CO – valori di emissione a titolo meramente indicativo e su base annua, deve ritenersi *a fortiori* ammissibile anche la previsione del limite su base quadrimestrale adottato nel caso specifico, relativo ad un impianto di potenza termica inferiore ai 50 MW, cui le BAT non risultano nemmeno applicabili.

54.7.1g – In definitiva, alla luce del delineato *excursus* normativo e procedimentale, il Collegio è dell'avviso che:

- le prescrizioni 16 e 16a del PIC del 6 aprile 2023 risultano immuni da censure, atteso che le stesse risultano il frutto di valutazioni espressione di ampia discrezionalità tecnica, pacificamente rimesse all'Amministrazione competente, insindacabili in assenza di palesi travisamenti o illogicità, nella specie insussistenti;
- nello specifico, il criterio del flusso di massa introdotto con riferimento alle emissioni di CO, lungi dall'essere stato adottato in modo “arbitrario”, risulta coerente con la disciplina nazionale ed internazionale applicabile.

Il medesimo criterio è stato d'altronde approvato in base a specifici approfondimenti istruttori esaminati in sede di conferenza di servizi, all'esito dei quali è risultato come il criterio maggiormente cautelativo: e tali esiti non sono stati attinti da alcuna efficace censura basata su elementi obiettivi.

Del resto, anche sul piano sostanziale, – ad ulteriore conferma che nella specie la discrezionalità nella specie è stata correttamente esercitata - militano le

risultanze dello studio previsionale di impatto sulla qualità dell'aria (cfr. all. 113 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Snam), effettuato dalla Snam, in ossequio a quanto richiesto dall'ARPAT il 21 aprile 2023 (cfr. all. 39 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione).

Le risultanze di tale documentazione sono tutt'altro che irrilevanti, contrariamente a quanto dedotto da parte ricorrente, atteso che detto studio non è teso a “sanare” fantomatiche carenze e incongruenze in sede istruttoria ma rappresenta il riscontro tecnico fornito dalla società proponente in riscontro ad una precisa richiesta dell'ARPAT e quindi risulta conferente al fine di corroborare l'attendibilità, anche tecnica, delle previsioni dell'AIA.

In particolare, nel citato studio previsionale sono stati eseguiti approfondimenti modellistici relativi alle massime emissioni di CO (140 t/4 mesi) ipotizzando scenari emissivi estremi (c.d. *worst case*) rispetto all'assetto di funzionamento atteso per la Golar Tundra, ovvero:

- il funzionamento di n. 2 motori della FSRU con carico compreso tra il 20% e il 75% per un tempo pari al 70% delle ore (2.016 ore in 4 mesi), considerando, in tale assetto, concentrazioni di CO ai camini pari a 830 mg/Nm³ (riferito a fumi secchi, con tenore di ossigeno al 15%); l'ipotesi estrema considerata è riferita al valore di concentrazione di CO utilizzato, ovvero il valore massimo riscontrato tra tutti quelli misurati e utilizzato come riferimento massimo, sebbene nel range 20-70% la concentrazione possa essere anche inferiore;

- il funzionamento di n. 2 motori della FSRU a pieno carico (cioè, in condizioni di carico dei motori superiori al 75%) per il restante 30% del tempo (864 ore in 4 mesi), considerando in questo caso concentrazioni di CO ai camini pari a 240 mg/Nm³ (valore riferito sempre a fumi secchi, con tenore di ossigeno al 15%) nel rispetto della prescrizione n.16.

Ebbene – persino in tali scenari - “*nel caso peggiore, i valori di massima ricaduta (12,3 µg/m³) sono circa 320 volte al di sotto del limite di legge (4.000 µg/m³)*” (cfr.

pag. 12 di 55).

A fronte di ciò, il ricorrente il ricorrente non ha articolato alcun efficace elemento, volto ad inficiare l'attendibilità delle predette risultanze documentali.

Emerge, dunque, in modo obiettivo che i limiti emissivi di CO autorizzati in ambito AIA non superano né i limiti di concentrazione stabiliti dal d.lgs n. 155/2010, né quelli indicati nelle linee guida dell'Organizzazione Mondiale della Sanità.

In relazione a quanto precede, è ulteriormente evidente l'inconsistenza delle censure ricorsuali.

54.8 – Parimenti infondati risultano i rilievi ricorsuali appuntatisi sull'asserita lacunosità del piano di monitoraggio e controllo (PMC).

Come si illustrerà meglio nel paragrafo successivo, quelle formulate dalla Regione Toscana su indicazione dell'ARPAT in sede di procedimento AIA sono mere osservazioni espresse nell'ambito di un parere favorevole, le quali, comunque, hanno avuto adeguata considerazione nell'ambito del cennato procedimento.

E di tale evidenza reca in vari punti traccia il PIC.

Basti considerare quanto stabilito con la prescrizione n. 19, la quale ha onerato la società proponente di presentare, entro quattro mesi dall'entrata in esercizio della FSRU, *“un programma per la riduzione della concentrazione di NOx, CO e polveri corredato da relativo cronoprogramma sulla base dei risultati dei monitoraggi in continuo condotti per i suddetti parametri [...] . Tale documentazione sarà oggetto di valutazione da parte dell'Autorità competente per l'eventuale ridefinizione dei limiti emissivi”* (all. 96 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

Tale previsione è tipica dei procedimenti che riguardano nuove installazioni, ove la previsione di un riesame ravvicinato (solitamente previsto a 6-12 mesi) ha lo scopo di ridefinire i valori limite prescritti, una volta che l'installazione

sarà entrata in esercizio e l'Amministrazione disporrà di una mole maggiore di dati di monitoraggio a regime.

Inoltre, con riferimento al caso della FSRU, è stato previsto un riesame a distanza di soli quattro mesi dall'entrata in funzione dell'opera, anche tenendo conto che, decorsi tre anni da tale data, la stessa dovrà essere collocata altrove. Nella stessa direttrice, poi, si osserva che la prescrizione n. 21 del PIC ha disciplinato anche le condizioni diverse dal normale esercizio stabilendo altresì che *“Relativamente ai periodi transitori, le quantità emesse di NO_x, CO e polveri per ciascun evento di avvio/spegnimento devono essere in ogni caso registrate e costituiranno elemento del Report annuale. I quantitativi emessi di NO_x, CO e polveri saranno riportati sia come quantità emesse per ciascun evento di avvio/spegnimento (in kg/evento) sia come quantità complessiva annua”* (cfr. ancora all. 96 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, il sistema di monitoraggio non presenta aspetti di inadeguatezza ma risulta essere stato ben implementato anche rispetto ai valori del CO; e ciò proprio al fine di perfezionare il quadro dei limiti emissivi a valle del primo controllo effettuato “in continuo” e anche rispetto ai periodi transitori.

Del resto, giova evidenziare che, nell'ambito della conferenza che ha approvato il PIC e il PMC aggiornati, erano presenti anche i rappresentanti del Ministero della Salute, i quali hanno espresso parere favorevole.

Inconferente è anche l'assunto secondo il quale il monitoraggio *“non potrà mai essere effettuato”*, in quanto la società proponente non avrebbe *“fornito i dati di concentrazione degli inquinanti in diversi regimi di carico”*.

Infatti, la documentazione progettuale esaminata nel procedimento evidenzia che i sistemi di monitoraggio installati sulla FSRU sono stati predisposti per rilevare tutti i dati all'uopo necessari, ivi compresi il carico dei motori, i regimi produttivi, il tempo di utilizzo, il numero di avviamenti e spegnimenti e le emissioni correlate ad ognuno degli assetti di esercizio.

L'intero *set* informativo è destinato ad essere registrato e valutato dalle Autorità preposte, in linea con la normativa vigente e i limiti imposti dall'AIA.

54.9 – Parimenti infondato risulta il profilo di censura, secondo cui le osservazioni formulate dalla Regione Toscana, in sede di modifica del PIC, sarebbero state trascurate anche all'esito della conferenza di servizi del 27 aprile 2023.

Difatti, come già anticipato, quelle indicate dall'ARPAT e richiamate dalla Regione Toscana in sede di procedimento AIA sono mere osservazioni espresse nell'ambito di un parere favorevole alla modifica del PIC (cfr. PIC del 6 aprile 2023).

Nel parere regionale si legge, infatti, che: i) *“Con la presente si esprime, in accordo con ARPAT, parere positivo in relazione al Parere Istruttorio Conclusivo reso dalla Commissione istruttoria IPPC con nota del 07/04/2023, prot. CIPPC/584, acquisita in pari data al prot. MASE/55929”*; ii) per *“spirito di leale collaborazione fra Enti”* sono state richiamate le osservazioni contenute nel contributo dell'ARPAT del 21 aprile 2023 (cfr. all. 39 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana) e in quello del 13 gennaio 2023 (all. 24 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana) allegato al precedente parere regionale del 18 gennaio 2023.

Nel corso della conferenza di servizi del 27 aprile 2023, la Regione ha ribadito il proprio parere favorevole già espresso il 21 aprile 2023, ad ulteriore riprova che le richiamate osservazioni dell'ARPAT non sono state considerate ostative alla positiva conclusione del procedimento.

L'esame della documentazione in atti conferma che tutte le considerazioni espresse dall'ARPAT, richiamate dalla Regione in sede di conferenza di servizi, sono state oggetto di congrua considerazione nell'ambito del procedimento.

Sul punto risultano significativi:

- il verbale della seduta del 19 gennaio 2023, ove si legge che *“Per quanto attiene alle altre osservazioni presentate dalla Regione Toscana, le stesse verranno considerate nel*

decreto e rimandate al riesame previsto nella prescrizione n. 19 del PIC” (all. 89 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam);

- *il verbale della seduta del 28 marzo 2023, ove si legge che “Il GI prende atto di quanto riportato dal rappresentante del Comune di Piombino e ritiene che il riesame a 4 mesi dall’entrata in esercizio, previsto dalla prescrizione n. 19, sarà l’opportuna sede per l’eventuale aggiornamento del quadro prescrittivo relativo alle emissioni in atmosfera” (all. 95-bis della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam);*
- *il verbale della seduta del 27 aprile 2023, ove si legge che “Il rappresentante della Regione Toscana ribadisce il parere positivo al PIC, già espresso con nota acquisita il 24 aprile 2023, segnalando quanto riportato nel contributo di Arpat allegato al parere reso e già comunicato nell’ambito delle attività del Gruppo istruttore della Commissione AIA. Il rappresentante dell’Arpat illustra il contributo fornito alla Regione Toscana. La Conferenza concorda a che tali contributi siano considerati nel decreto e rimandati al riesame previsto nella prescrizione n. 19 del PIC” (all. 102 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).*

Risulta, quindi, smentita l’argomentazione del ricorrente, secondo cui, nel corso delle sedute del 19 gennaio 2023 e del 27 aprile 2023 i “contributi” di ARPAT “*non sono stati minimamente considerati*”.

Difatti, anche i suddetti contributi sono stati puntualmente valutati, al punto che l’intera “*Conferenza*” (ivi compresa la Regione Toscana e tutte le Amministrazioni preposte ai vari interessi coinvolti, anche di tipo sanitario), ha convenuto (“*concorda*”) circa l’opportunità di una verifica ulteriore all’esito del primo monitoraggio.

Del resto, lo stesso decreto AIA, nel disciplinare il contenuto del “*programma per la riduzione della concentrazione di Nox, CO e polveri*”, da presentare quattro mesi dopo l’entrata in esercizio “*sulla base dei monitoraggi in continuo condotti per i suddetti parametri*”, ribadisce che “*nell’ambito di tale procedimento di riesame, come deliberato in sede di Conferenza di Servizi, saranno valutate da parte della Commissione AIA-IPPC le osservazioni contenute nei pareri resi dalla Regione Toscana con nota del 18*

gennaio 2023 protocollo n. 29158 e con nota del 21 aprile 2023 protocollo n. 195002, per l'eventuale rivisitazione di talune prescrizioni del parere istruttorio”.

Pertanto, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, i contributi offerti dall'ARPAT hanno avuto concreta ricaduta nel decreto AIA e hanno determinato la predisposizione di uno specifico strumento di presidio, particolarmente stringente in quanto collegato all'esito del programma di monitoraggio, implementato anche rispetto ai valori del CO.

E del resto tale opzione operativa risulta giustificata alla luce della valenza non bloccante né pervasiva delle predette osservazioni, pur sempre formulate nell'ambito di un parere comunque favorevole.

In definitiva, gli Enti preposti hanno effettivamente svolto all'interno del procedimento di AIA le valutazioni e gli approfondimenti pertinenti, predisponendo un'idonea misura di controllo anche nella prospettiva (tutt'altro che irragionevole) di poter correttamente ponderare i pertinenti parametri alla luce degli effettivi dati emissivi e di ricaduta.

54.10 – Le medesime considerazioni in precedenza formulate valgono a smentire quanto dal ricorrente sostenuto al par. 1.2.2. del primo motivo dei quarti motivi aggiunti, in relazione al contenuto del piano di monitoraggio e di controllo.

Come anticipato, le note dell'ARPAT sono state allegate al parere favorevole espresso dalla Regione Toscana e sono state espressamente prese in considerazione nell'ambito della prescrizione n. 19 del PIC. Inoltre, la posizione espressa dall'ARPAT non risulta, a ben vedere, aver evidenziato “*carenze e omissioni*” insanabili ma si è limitata ad enucleare osservazioni in merito a profili che, comunque, hanno ricevuto adeguata considerazione nell'ambito del PIC e del PMC.

Questi ultimi, infatti, hanno delineato un quadro regolatorio coerente con l'esercizio di un impianto di combustione alimentato a gas naturale, considerato anche che i motori installati sulla FSRU non rientrano nella categoria dei grandi impianti di combustione, sicché, ai sensi della normativa

di settore, per tali tipologie di motori assumono rilievo i VLE per i parametri NOX, CO e polveri, come effettivamente previsto nel PIC (cfr. prescrizioni n. 16 e 16a del PIC).

Peraltro non guasta ricordare che, a titolo cautelativo, la prescrizione n. 18 ha stabilito comunque che *“ai camini E1, E2, E3, ed E4 i parametri inquinanti Formaldeide e Metano, dovranno essere monitorati in discontinuo con frequenza semestrale”*, imponendo pertanto monitoraggi aggiuntivi, altrimenti non previsti (cfr. all. 96 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023 dalla Snam).

Quanto agli ulteriori parametri valorizzati nel ricorso, va rilevato che gli stessi non appaiono pertinenti, nella misura in cui non risultano correlabili a un impianto alimentato a gas naturale.

Quanto al *“monitoraggio marino”*, basti sottolineare che la materia è stata oggetto di un apposito *“Piano di monitoraggio delle acque marino costiere”*.

54.11 - Le stesse conclusioni di infondatezza valgono per il profilo di doglianza dedotto al par. 1.2.3 del primo motivo dei quarti motivi aggiunti, volto a censurare un'incoerenza tra il parere favorevole del RUAS e i contributi delle altre Amministrazioni statali, nessuna delle quali sul tema delle emissioni di CO avrebbe *“espresso la propria posizione”*.

Difatti, dal verbale della conferenza di servizi del 27 aprile 2023, dedicata proprio all'esame delle modifiche apportate alla prescrizione n. 16, il RUAS *“in merito all'aggiornamento del PIC e del PMC”*, ha dato lettura del *“parere di cui alla nota prot. DICA-12521 del 27/04/2023 (allegato al presente verbale) con il quale, considerato l'ulteriore approfondimento con le amministrazioni statali coinvolte, conferma il parere unico statale già reso”*.

A fronte di tale evidenza, non risultano condivisibili le doglianze sul *deficit* di partecipazione delle Amministrazioni statali, atteso che: i) la loro posizione è stata compendiata nella lettera del 27 aprile 2023 letta dal RUAS; ii) non poteva pretendersi, per ovvie esigenze di efficacia e di non aggravamento del procedimento, che ciascuna Amministrazione esponesse *singulatim* le proprie

motivazioni che l'avevano indotta a confermare il parere positivo: in tal caso, oltre tutto, sarebbe venuta meno la stessa funzione del RUAS, che è quella di compendiare, in sede di conferenza, la posizione di tutte le Amministrazioni statali rappresentate.

Il fatto poi che queste ultime, pur presenti in sede di conferenza di servizi, non abbiano fornito *“il minimo riscontro alla predetta affermazione del RUAS”* ovvero siano *“rimasti silenti?”* (Ministero della Salute) conferma semmai che il RUAS stesso ha correttamente riportato la loro posizione e smentisce la fondatezza della censura dedotta.

54.6 – Parimenti priva di giuridico pregio risulta il profilo di censura dedotto al par. 1.2.4 del primo motivo dei quarti motivi aggiunti, con cui il ricorrente ha lamentato la carenza di istruttoria e di motivazione degli atti impugnati, in quanto la conferenza di servizi del 27 aprile 2023 non avrebbe preso in considerazione le motivazioni del parere negativo espresso dallo stesso Comune di Piombino.

Infatti, l'esame del relativo verbale evidenzia il compiuto esame e l'adeguata valutazione di tutte le posizioni rappresentate e l'espressione del parere favorevole all'esito della valutazione di tutti gli apporti forniti, riassumendo *“le posizioni espresse dai partecipanti”*, ivi compreso *“il parere negativo del Comune di Piombino”*. E ciò in piena coerenza con la più volte ricordata regola di funzionamento della conferenza di servizi, la cui determinazione viene assunta sulla base delle *“posizioni prevalenti”* (cfr. artt. 14-ter e 14-quater della l.n. 241/1990), proprio allo scopo di coniugare la collegialità della decisione con la semplificazione del modello procedimentale.

In tale sede, peraltro, il Comune non ha fatto altro che *“reiterare”* il proprio parere negativo *“per tutti i motivi specificati nei precedenti pareri”*, precisando che le relative *“contestazioni ed eccezioni”* *“non sono sintetizzabili”* in quanto trattasi di *“materie estremamente specifiche e complesse”*.

A fronte di siffatta posizione, oltre tutto non indicativa di un dissenso costruttivo, come previsto dalla disciplina in tema di conferenza di servizi, ma

di un'opposizione totale e perentoria alla realizzazione del progetto, è evidente che nessun onere di confutazione specifica poteva essere ravvisabile.

55 - Con il quarto mezzo dei terzi motivi aggiunti, il ricorrente ha gravato, con tre profili di censura, alcuni atti dell'Ufficio Circondariale Marittimo (di seguito "UCM") e ha dedotto la violazione della normativa sul rischio di incidenti rilevanti.

Anche tali censure non sono suscettibili di positiva considerazione.

55.1 – Con il primo profilo di censura (motivo 4.1), il ricorrente ha impugnato l'ordinanza dell'Ufficio Circondariale Marittimo (di seguito anche "UCM") n. 38 del 17 maggio 2023, avente ad oggetto *“lo svolgimento di Servizi Tecnico Nautici”, le procedure operative afferenti alla manovra e allo stazionamento iniziale dell'unità Golar Tundra” nel periodo “antecedente all'inizio delle operazioni di immissione del gas in rete” e gli “accosti nella Darsena Nord del porto di Piombino”*.

Si tratta dell'ordinanza di “polizia marittima” ex art. 59 del d.P.R. 328/1952, che rientra nelle competenze tipiche del Capo del Circondario Marittimo, i cui contenuti sono stati diffusamente censurati dal Comune.

Senonché l'impugnazione appare inammissibile e comunque improcedibile.

Come emerge dal motivo 4.1, infatti, il Comune ha dedotto censure sostanzialmente di puro merito amministrativo, tendenti a sovrapporsi alle valutazioni tecniche, che pertengono esclusivamente al Capo del Circondario Marittimo.

Per altro verso, l'impugnazione dell'ordinanza n. 38/2023, avente effetti provvisori in quanto recante la disciplina dell'ingresso della Golar Tundra nel porto per l'effettuazione delle operazioni di *test*, deve ritenersi ormai improcedibile per sopravvenuta carenza d'interesse.

Essa è, infatti, stata integralmente sostituita, con effetti abrogativi, dall'ordinanza definitiva di polizia marittima n. 67 del 3 maggio 2023 recante il *“Regolamento attività del terminale FRSU di Piombino”* (di seguito anche “RAT”), oggetto del secondo motivo del quarto atto di motivi aggiunti.

Infatti, attese la materia in discussione e la mancanza di allegazioni in questo senso da parte del Comune, non è nemmeno astrattamente prospettabile un interesse residuale di carattere risarcitorio *ex art.* 34, 3° comma del cod.proc.amm. in capo al Comune, tenuto conto che: i) gli effetti dell'ordinanza n. 38/2023 sono ormai cessati; ii) l'attività di avvio delle FRSU non ha dato luogo ad alcun rilievo da parte del Commissario del governo.

55.2 - Con il secondo profilo di censura (motivo 4.2) il Comune ha contestato la violazione del d.lgs n. 105/2015, in quanto, in tesi, la Golar Tundra andava assoggettata alle previsioni in materia di rischio incidenti rilevanti anche nella fase antecedente alla sua entrata in esercizio, mentre nel caso in esame sarebbe mancato perfino il rapporto di sicurezza definitivo.

Anche tale censura è priva di fondamento.

Lo svolgimento delle prove preliminari, in occasione dell'approdo della M/N Maran Gas Kalymnos, è avvenuto sotto il controllo e la supervisione del CTR e nella vigenza del NOF (cfr. all. n. 51 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana). Il gestore, poi, ha regolarmente effettuato la notifica, ai sensi e per gli effetti dell'art. 13 del d.lgs n. 105/2015. Contrariamente a quanto asserito nel ricorso, dunque, la FSRU ha osservato la surrichiamata normativa, in quanto il rapporto di sicurezza definitivo era richiesto solo la messa in esercizio a regime dell'impianto e non già per lo svolgimento delle prove preliminari.

55.3 – Il terzo profilo di censura (motivo 4.3) poi, risulta inammissibile e comunque irricevibile in quanto: i) si dirige contro un atto privo di natura provvedimentale, rappresentato dalla nota n. 3763 del 26 maggio 2023, con la quale il Capo del Circondario Marittimo ha risposto alla diffida inviatagli dall'USB: si tratta quindi di una risposta di cortesia, in una situazione nella quale non vi era alcun obbligo di provvedere; ii) il Comune ha alternato censure inammissibili contro la ridetta nota a quelle dedotte *ex novo* contro il parere reso dal Capo del Circondario Marittimo il 12 ottobre 2022 nella conferenza di servizi decisoria che ha condotto all'emanazione dell'ordinanza

commissariale n. 140/2022: ora, è evidente che l'ulteriore impugnazione di tale ordinanza e dei suoi atti presupposti risultava ormai irricevibile per tardività, alla data della notifica dei terzi motivi aggiunti (14 aprile 2023).

56 – Esaurito l'esame del terzo atto di motivi aggiunti, il Collegio può ora passare all'esame dei mezzi articolati nei quarti motivi aggiunti finora non esaminati (per connessione) in occasione dello scrutinio delle altre censure articolate nei precedenti motivi aggiunti.

57 – Con il secondo motivo dei quarti motivi aggiunti, articolato in più profili di censura, il Comune ha sostenuto, in primo luogo, l'illegittimità del decreto di AIA derivata dai vizi che affliggerebbero gli atti che lo hanno preceduto.

Il motivo è infondato per tutte le ragioni in precedenza illustrate, alle quali si rinvia per sinteticità, con particolare riferimento a quelle afferenti all'insussistenza delle mende procedurali e sostanziali degli atti che hanno preceduto l'adozione del decreto di AIA.

57.1 - Quanto all'illegittimità autonoma del decreto di AIA, il Comune, innanzitutto, ha riproposto, al par. 2.2.1 del secondo mezzo dei quarti motivi aggiunti, la questione del rischio di incidenti rilevanti, contestando che tale provvedimento non sia stato preceduto dal parere conclusivo del CTR sulla sicurezza, parere che sarebbe invece previsto dall'art. 17 del d.lgs n. 105/2015. Poiché le censure sono meramente ripetitive di quelle già formulate con il quarto motivo dei secondi motivi aggiunti, il Collegio: i) rinvia integralmente a quanto già diffusamente illustrato al proposito; ii) rimarca che le norme regolatrici del procedimento volto al rilascio dell'AIA (il d. lgs n. 152/2006) e quelle che disciplinano il rilascio del parere conclusivo del CTR (il d.lgs n. 105/2015) non richiedono che il secondo debba necessariamente precedere il primo. Per converso, è necessario che le relative prescrizioni siano armonizzate, come correttamente ha previsto il decreto di AIA n. 145 del 3 maggio 2023 (cfr. all. n. 42 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione Toscana).

57.2 – Egualmente infondato risulta il profilo di censura dedotto al par. 2.2.2 del secondo mezzo dei quarti motivi aggiunti, volto a contestare l'illegittimità dell'art. 2, commi 3 e 4 del decreto di AIA.

In particolare, tale clausola, secondo cui *“Ove le disposizioni del presente decreto non riportino espressamente valori limite di emissione per talune sostanze e per taluni punti di emissione, resta ferma l'applicabilità delle Parti Terza e Quinta del decreto legislativo n. 152 del 2006, in caso di superamento dei valori limite di emissione puntuali in aria e in acqua indicati negli allegati al suddetto decreto”*, colliderebbe, ad avviso del ricorrente, con le previsioni del codice dell'ambiente; e ciò nella parte non avrebbe indicato in modo puntuale e specifico i valori limite di emissione di una serie di sostanze, a fronte di un'installazione di impatto ambientale rilevante, oltre tutto collocata in un'area SIN.

Come già in precedenza diffusamente illustrato, è sufficiente l'esame del PIC per evidenziare che esso abbia puntualmente considerato e disciplinato tutti i valori limite per le componenti rilevanti (che non coincidono con quelle delle BAT-AEL).

In tal ottica, la previsione del decreto AIA avversata è una norma residuale e di chiusura destinata ad operare, in un'ottica di cautela estrema e in coerenza con il principio di precauzione, laddove per determinate sostanze o per taluni punti di emissione non siano previsti particolari valori limite: in relazione a tali casi, la previsione rinvia ai valori limite che sono già puntualmente definiti dal d.lgs n. 152/2006, che – lungi dall'essere omessi – sono richiamati *per relationem perfectam*.

L'art. 2, comma 3, del decreto AIA, quindi, appare coerente con la natura del potere amministrativo esercitato nell'ambito della conferenza di servizi, che è stata chiamata ad esprimere valutazioni altamente discrezionali finalizzate a dettare un assetto il più possibile congruente rispetto alle caratteristiche specifiche dell'attività esercitata dalla Golar Tundra, salvo, per il resto, il legittimo richiamo, in via residuale, alle disposizioni applicabili ricavate dalla generale disciplina di settore; e ciò a riprova del fatto che quest'ultima nonché

le esigenze dalla stessa presidiate hanno costituito la stella polare che ha guidato l'esercizio del potere autorizzativo esercitato nella specie.

Altrettanto immune da mende risulta l'art. 2, comma 4, del decreto AIA che, recependo la prescrizione n. 19 del PIC, ha previsto una fase di riesame (che non coincide con quella prevista dall'art. 29-*octies* del d.lgs n. 152/2006) finalizzata all'eventuale rivisitazione dei limiti emissivi e allo scrutinio delle osservazioni dell'ARPAT alla luce dei risultati del monitoraggio effettuato nel continuo.

Non ha, quindi, giuridico pregio la tesi del ricorrente, secondo cui: i) tale prescrizione sarebbe espressione di un uso distorto dell'istituto del riesame; ii) determinerebbe il rinvio ad un momento successivo di valutazioni istruttorie che avrebbero dovuto precedere il rilascio dell'AIA.

Ciò appare evidente, ove si consideri che detta previsione – come già anticipato in precedenza con riguardo alla prescrizione n. 19 - è coerente con i procedimenti che riguardano nuove installazioni, ove la previsione di riesami ravvicinati (solitamente previsti a 6-12 mesi) ha lo scopo di effettuare eventuali adeguamenti dei valori limite prescritti, una volta che l'installazione sarà entrata in esercizio e si disporrà di una mole maggiore di dati di monitoraggio a regime.

Inoltre, con riferimento al caso della FSRU, è stato previsto un riesame a distanza di soli quattro mesi, in ottica ancor più cautelativa e tenendo conto che, decorsi tre anni dall'entrata in esercizio, la stessa dovrà essere ricollocata altrove.

57.3 – Parimenti non condivisibile risulta il rilievo, secondo cui la documentazione relativa ai risultati dell'avvio del procedimento di riesame dell'autorizzazione integrata ambientale, per l'adempimento delle prescrizioni del PIC n. 19, n. 55 (emissioni in atmosfera) e n. 32 (emissioni in corpo idrico) non sarebbe stata ancora pubblicata, sul portale VIA-VAS-AIA del Ministero.

Ciò avrebbe comportato, ad avviso del Comune, che “ ... *ad oggi, non è ancora stato possibile per il Comune di Piombino - amministrazione chiamata a partecipare al procedimento di riesame AIA con il Sindaco e, in fase istruttoria, con il membro interno della Commissione IPPC - avere visione dei monitoraggi che Snam avrebbe dovuto condurre sui parametri NO_x, CO e polveri e del report relativo ai flussi effettivi di massa oraria di NO_x, i cui risultati potrebbero portare ad una revisione dei valori limite di emissione previsti nel PIC* ”.

Tali assunti non colgono nel segno.

Infatti, l'Amministrazione ha puntualizzato che la documentazione è stata tempestivamente pubblicata sul portale VIAVAS-AIA del Ministero, ma nel fascicolo relativo al procedimento “madre” (ossia di primo rilascio dell'AIA di cui all'ID 8944).

Si è, pertanto, successivamente provveduto a pubblicare la documentazione anche nella sezione specifica dedicata al procedimento avviato in ottemperanza alle prescrizioni nn. 19, 55 e 32 del PIC di cui all'ID 8944/15240.

In via cautelativa, il termine per presentare le osservazioni è fatto decorrere a partire dalla pubblicazione della documentazione anche nella sopra citata sezione dedicata al procedimento di cui all'ID 8944/15240.

57.4 - Il Comune, poi, al par. 2.2.3 del secondo mezzo dei quarti motivi aggiunti, ha sostenuto, in primo luogo, l'illegittimità del decreto di AIA, illegittimità derivata dai vizi che affliggerebbero il PMC.

Il motivo è infondato per tutti gli elementi in precedenza illustrati, ai quali si rinvia per esigenze di sintesi, in merito alla legittimità del PMC.

57.5 – Un ulteriore profilo di censura, dedotto al par. 2.2.4 del secondo mezzo del quarto atto di motivi aggiunti, ha attinto l'art. 6, comma 2 del decreto AIA, che ha previsto la possibilità che il gestore presenti, almeno sei mesi prima della scadenza triennale dell'AIA, “*domanda di riesame con valenza di rinnovo*” di quest'ultima, in quanto tale previsione risulterebbe in contrasto con la durata triennale dell'autorizzazione unica.

Al proposito, è sufficiente rilevare che l'esame degli atti impugnati induce a ritenere che:

- la durata indicata nel decreto AIA è esattamente in linea con quanto stabilito al punto 9 dell'ordinanza commissariale n. 140/2022;
- proprio in virtù del fatto che l'AIA ha una durata di tre anni e che, al termine, la FSRU dovrà essere ricollocata in altro luogo, l'articolo 6, comma 2 del decreto AIA ha previsto la possibilità per il gestore di presentare, almeno sei mesi prima del termine di cui al comma 1 (ossia almeno sei prima che scadano i tre anni di durata dell'AIA), la domanda di riesame con valenza di rinnovo tenendo conto, tra l'altro, anche della nuova localizzazione (Alto Tirreno ligure).

In questa prospettiva, tenuto conto della durata invalicabile dell'autorizzazione unica rispetto alla permanenza nel porto di Piombino, il rinnovo dell'AIA sarebbe ininfluenza nella specie.

Il carattere programmatico di tale previsione è, dunque, teso a consentire comunque il rinnovo dell'AIA a seguito del trasferimento della Golar Tundra al di fuori del porto di Piombino (in Liguria), quindi anche al di fuori di qualsiasi interesse in termini di *vicinitas* del Comune ricorrente.

Il profilo di censura, quindi, tenuto conto dell'assenza di lesività immediata e diretta della previsione impugnata, avente natura programmatica ed essendo volta a consentire la continuazione dell'attività di rigassificazione al di fuori del territorio regionale, risulta inammissibile per carenza d'interesse e comunque infondato, in quanto basato su presupposti erronei.

57.6 – Del pari infondato risulta l'ulteriore profilo di censura, dedotto al par. 2.2.5 del secondo mezzo dei quarti motivi aggiunti, con cui il ricorrente ha contestato lo stato di ottemperanza delle prescrizioni dell'autorizzazione unica, per giungere ad affermare che l'asserita lacunosità delle verifiche inficerebbe il rilascio dell'AIA.

Anche tale doglianza si basa su presupposti erronei, che trovano smentita nella documentazione agli atti.

Al proposito, le attività di verifica sull'adempimento, da parte della società proponente, delle prescrizioni impartite con l'autorizzazione unica, attività che il punto 7 dell'ordinanza n. 140/2022 attribuisce “*a ciascuno degli Enti risultanti dal verbale della Conferenza di servizi (allegato A)*”, sono state puntualmente condotte, come dimostrano gli esiti dei monitoraggi mensili comunicati dagli Enti a ciò preposti (cfr. all.ti 16, 17 della produzione depositata in giudizio il 15 febbraio 2023 dalla Regione e all. 45 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023, sempre dalla Regione). Da tale documentazione si ricava che: i) le prescrizioni annesse all'autorizzazione sono state ottemperate, in relazione allo stato di avanzamento dei lavori; ii) laddove necessario, il Commissario è intervenuto per superare le residue criticità rilevate (cfr. all. 46 della produzione depositata in giudizio il 14 giugno 2023 dalla Regione).

La stessa Snam, poi, ha depositato in giudizio varie relazioni illustrative dello stato di avanzamento dei lavori e dell'ottemperanza alle prescrizioni, anche in materia ambientale (cfr. all. 40 della produzione depositata in giudizio il 14 febbraio 2023 e all. 110 della produzione depositata in giudizio il 13 giugno 2023), a fronte delle quali il ricorrente non ha addotto alcun efficace elemento idoneo ad inficiare la loro attendibilità.

58 – Con il terzo motivo dei quarti motivi aggiunti, articolato in più profili di censura, il Comune ha contestato la presunta illegittimità dell'ordinanza dell'UCM n. 67 del 3 maggio 2023 approvativa del “*Regolamento attività del terminale FSRU Piombino*” (di seguito anche “RAT”): tale ordinanza è intervenuta ad abrogare contestualmente l'ordinanza n. 38/2023 dello stesso UCM, la cui illegittimità era stata censurata con il primo profilo di censura del quarto motivo dei terzi motivi aggiunti. Tale censura è stata esaminata al par. 55.1, cui si rimanda per motivi di sinteticità.

Con la doglianza, il ricorrente da una parte ha riproposto le censure già formulate avverso l'ordinanza n. 38/2022 quali motivi di invalidità derivata del RAT, senza considerare adeguatamente che: i) dette censure hanno attinto l'ordinanza deputata a disciplinare esclusivamente la fase (ormai esauritasi) di

attracco della FSRU e lo svolgimento di alcuni *test* di prova; ii) le medesime censure erano relative a specifici aspetti dell'ordinanza disciplinanti quest'ultima attività; iii) l'ordinanza in discorso è stata definitivamente superata ed abrogata dall'ordinanza n. 67/2023 qui gravata.

D'altra parte, quest'ultima ordinanza è stata censurata per motivi di illegittimità propri.

58.1 – Con un primo profilo di censura (cfr. par. 3.1 dei quarti motivi aggiunti) il ricorrente ha lamentato che l'ordinanza n. 67/2023 avrebbe omesso di disciplinare la manovra di disormeggio della FSRU, a fronte di una situazione di emergenza.

L'ordinanza, in tesi, si limiterebbe a prevedere che la FSRU sia supportata da due rimorchiatori in funzione di ausilio al sistema di ormeggio della stessa e tale previsione non terrebbe conto che la Gola Tundra ha serbatoi a membrana inidonei a contenere il fenomeno dello *sloshing*.

Il parere UCM del 12 ottobre 2022 avrebbe previsto, secondo il ricorrente, la necessità di disciplinare in un'apposita ordinanza una procedura di disormeggio di emergenza della FSRU al superamento della soglia di vento di 25 nodi, ma l'ordinanza poi emanata avrebbe disatteso questa precedente decisione.

Tale omissione inficerebbe l'ordinanza commissariale n. 140/2022, che si era basata sulla prescrizione del parere UCM del 12 ottobre 2022 sulla disciplina del disormeggio di emergenza della FSRU, non sostituibile con la sola previsione dei due rimorchiatori.

Il Comune contesta altresì l'illegittimità dell'ordinanza UCM n. 67/2023, laddove stabilisce la rilevazione dei valori indicati nelle soglie di cui all'art. 13 “*all'interno della Darsena Nord*”: tale previsione costituirebbe una valutazione unilaterale non contenuta nell'ordinanza commissariale n. 140/2022.

Le censure non colgono nel segno.

58.1.1 – Esse, invero, cercano di impingere nel merito delle scelte che costituiscono il dominio esclusivo del Capo del Circondario Marittimo ai sensi

dell'art. 59 del d.P.R. n. 328/1952, scelte nella specie esercitate in modo immune da vizi, atteso che le opzioni contestate risultano tutte coerenti con le caratteristiche e il regime di operatività della FSRU quale rigassificatore e non quale nave gasiera.

E ciò appare evidente ove si consideri che:

- i) il venir meno dell'ormeggio costituisce il principale fattore di rischio connesso ad eventi meteomarinari straordinari: tale aspetto assume ancora maggior rilievo, poiché il sistema che assicura l'ormeggio della LNG Carrier alla FSRU deve garantire non solo la tenuta in sé e per sé, ma anche la permanenza entro limiti prefissati di oscillazione, per evitare che le eccessive sollecitazioni possano danneggiare le manichette criogeniche, che trasferiscono il gas liquido dalla metaniera al rigassificatore;
- ii) il rischio principale, quindi, in ragione del quale, ad un dato momento, si concretizza la necessità del disormeggio, è intrinsecamente legato, in ultima analisi, ai limiti di tenuta del sistema di ormeggio;

In questo senso, considerati le caratteristiche strutturali e di operatività della FSRU nonché i connessi rischi riconnessi alle operazioni di disormeggio, le previsioni regolamentari censurate si sono legittimamente focalizzate sulla tenuta del sistema di ormeggio; e ciò in coerenza con l'istruttoria condotta dall'Autorità marittima, da cui è emerso che: i) il nuovo sistema di ormeggio della sola FSRU alla banchina è stato progettato e collaudato (cfr. all. 29 della produzione depositata in giudizio il 12 giugno 2023 dal Commissario) per resistere, anche nella condizione deteriorata di rottura di uno dei cavi della linea di ormeggio, almeno fino ad un vento di intensità pari ad oltre 52 nodi; ii) è stato previsto l'intervento aggiuntivo di almeno due rimorchiatori appositamente dedicati in servizio h24 e pronti ad entrare in azione in ogni istante.

In tale prospettiva, essendo stato previsto un sistema di ormeggio in grado di resistere, in buona sostanza, ad ogni evento meteomarinario e in particolare ad

intensità di vento prolungate addirittura superiori ai 52 nodi, anche in presenza di una situazione deteriorata (rottura di un cavo), va considerato che:

- detto sistema ha rappresentato un miglioramento e un'evoluzione delle condizioni previste in sede di autorizzazione e non, come erroneamente sostenuto nel gravame in modo apodittico, una loro rivisitazione *in pejus*: si consideri, in questo senso, che già nel parere reso dall'Ufficio Circondariale marittimo il 12 ottobre 2022 il punto di riferimento per plasmare la disciplina in discorso era stato individuato nella tenuta del sistema di ormeggio;
- rispetto a tale disciplina ordinaria, l'ipotesi di uno spostamento della FSRU, tanto invocato nel ricorso sulla base di presupposti opinabili e controvertibili, è concepita come evenienza quanto mai eccezionale e remota: ove mai dovessero concretizzarsi condizioni tali da sconsigliare l'uscita del mezzo dal porto, pur con l'assistenza dei rimorchiatori, potrebbe anche essere valutato il mero spostamento della FSRU nel bacino di evoluzione (con ancoraggio), ovvero in altra banchina portuale disponibile, dovendosi raggiungere lo specifico scopo dell'allontanamento del rigassificatore da limitrofe fonti di pericolo e non, come erroneamente asserito in più passaggi dei vari motivi proposti dal Comune, il suo trasferimento in altra località; e questa costituirebbe un'opzione aggiuntiva e concretizzerebbe un vantaggio rispetto ad un impianto di rigassificazione fisso.

In altri termini, le valutazioni censurate dal Comune non solo non collidono con l'autorizzazione unica e con gli atti precedentemente adottati in materia ma hanno avuto l'effetto di incrementare le condizioni di sicurezza della FRSU, determinando un rafforzamento della tenuta del suo sistema di ormeggio.

58.1.2 - A tale stregua, va ritenuta infondata la doglianza, secondo cui la soglia indicata nell'art. 13 del Regolamento sulle attività del Terminale FSRU Piombino sarebbe sensibilmente diversa rispetto a quella, pari a 25 nodi, inizialmente prevista dall'Istituto CETENA e dall'Ufficio Circondariale Marittimo nel parere del 12 ottobre 2022.

In tesi, l'Ufficio Circondariale Marittimo non avrebbe potuto svolgere autonomamente un supplemento di istruttoria postuma presso il CETENA, *“al solo scopo di ottenere una copertura di carattere tecnico rispetto alle contestazioni sollevate dal Comune di Piombino”*.

Al riguardo, risulta significativo precisare come un tale elemento (soglie per lo svolgimento delle manovre di ingresso e di uscita dal porto delle LNG Carrier) non atteneva al merito del parere e dell'autorizzazione commissariale: in tale sede, infatti, sono state verificate, per quanto di competenza dell'Ufficio Circondariale Marittimo, tutte le condizioni di fattibilità del progetto FSRU Piombino, che sono state giudicate sussistenti, come chiaramente riportato nel parere reso il 12 ottobre 2022, *“alla luce della documentazione prodotta dal soggetto istante”*.

In tale contesto, l'Ufficio ha inserito anche la prescrizione, inerente all'obbligo di emanare *“Ordinanza, ai sensi dell'art. 59 del Regolamento di esecuzione del Codice della Navigazione”* volta a disciplinare gli aspetti relativi alla sicurezza della navigazione *“alla luce delle informazioni disponibili”*, rimandando ovviamente alla documentazione sino allora già prodotta (ossia al primo studio prodotto dall'Istituto CETENA).

Ora, tale prescrizione è stata rispettata, dal momento che l'Autorità marittima ha dapprima regolato tali aspetti per la fase iniziale con l'ordinanza provvisoria n. 38/2023, per poi dettare una disciplina stabile e complessiva con il Regolamento approvato con l'Ordinanza n. 67/2023.

A tal proposito, al fine di consentire una regolamentazione quanto più dettagliata possibile, a garanzia della sicurezza della navigazione e della corretta gestione del traffico portuale, nel corso dell'istruttoria volta non più a valutare la fattibilità del Terminale FSRU (già compiuta e compendiata nel parere del 12 ottobre 2022), bensì a consentire l'emanazione del citato Regolamento e la definizione degli aspetti operativi, l'Autorità marittima ha svolto ulteriori simulazioni presso l'Istituto CETENA, per ragioni di evidente opportunità e di coerenza con quanto in precedenza già avvenuto, con la

partecipazione dei medesimi soggetti che hanno svolto anche la precedente sessione di simulazioni.

Tali approfondimenti non solo hanno confermato appieno la fattibilità tecnico-nautica del progetto FSRU Piombino ma hanno consentito altresì di rivedere (in meglio) il limite entro il quale le manovre di uscita dal porto delle LNG Carrier possono essere svolte con un adeguato standard di sicurezza.

Il *modus procedendi* censurato, quindi, consono alle prerogative che la legge attribuisce all'Autorità marittima, risulta supportato da una valida base istruttoria.

58.1.3 – Neppure convincente risulta la doglianza secondo cui nel RAT l'Ufficio Circondariale marittimo avrebbe introdotto *“per la prima volta la richiesta, inesistente nei rapporti Cetena del 2022, di rilevare i valori indicati nelle soglie indicate all'art. 13 “all'interno della Darsena Nord” previsione questa manifestamente illegittima poiché frutto di una valutazione unilaterale postuma”*.

Sul punto, è decisivo considerare che, posto che le simulazioni del CETENA, come già anticipato, hanno riguardano solamente i limiti meteo marini di fattibilità delle manovre di ingresso e di uscita della FSRU dal porto, è evidente che la necessità di misurare i parametri, sia all'imboccatura che all'interno della darsena nord, sia disceso dalle diverse soglie complessive a cui il terminalista è chiamato a dare applicazione.

Inoltre, va anche rilevato che la formulazione regolamentare contestata risale, a ben vedere, al parere reso il 12 ottobre 2022 nell'ambito del procedimento autorizzativo: ivi, infatti, è stato specificato (cfr. punto 1, pag. 2) che *“al fine di consentire la corretta registrazione delle soglie indicate e l'opportuno controllo da parte dell'Autorità marittima, sarà necessaria la preventiva installazione di adeguate centraline meteo, per misurare i parametri di vento e di altezza dell'onda, sia all'imboccatura del porto che all'interno della Darsena c.d. Nord”*.

Dato il chiaro tenore letterale del parere espresso, la previsione relativa ai rilevamenti da svolgere anche nella darsena nord non può essere ritenuta una novità “postuma”.

58.2 – Con un secondo profilo di censura (cfr. par. 3.2 del quarto atto di motivi aggiunti) il ricorrente ha lamentato che l'Ufficio Circondariale Marittimo, pur avendo riferito che, dati i termini ristretti per l'emanazione del Regolamento, non ha disciplinato anche lo svolgimento delle operazioni c.d. di *small scale*, (ossia le operazioni di scarico di GNL dalla FSRU a unità più piccole), all'art. 9, comma 6 avrebbe ugualmente introdotto tale possibilità.

Anche tale doglianza non merita accoglimento.

A riprova di tale conclusione milita innanzitutto l'interpretazione logico-letterale dell'art. 9, comma 6 citato, posto all'interno di una disposizione che regola gli aspetti procedurali delle operazioni di allibo, cioè di trasferimento del carico tra due unità di tipo LNG Carrier (cfr. rubrica testualmente riferita a “*RICHIESTA AUTORIZZAZIONE ALL'ALLIBO E RELATIVA PROCEDURA*”); a mente di tale articolo “*nell'ipotesi in cui a conferire sia la FSRU a favore della LNGC, il Consulente Chimico di porto effettuerà la visita sulla FSRU come già prevista ai sensi del successivo art. 10.3 e l'Agenzia marittima della FSRU provvederà ad allegare il certificato all'atto della presentazione della pratica di allibo*”.

Tale previsione, lungi dal porsi come fonte autorizzativa dell'attività di allibo, si è limitata a prevedere la procedura da seguire per compiere tale attività, sempreché tale attività sia consentita dalla normativa di rango sovraordinato e nel rispetto di tutti gli altri presupposti stabiliti dalla legge in relazione ad eventuali operazioni svolte.

La previsione avversata, quindi, quale norma di procedura, si pone in chiave armonica e compatibile nel quadro della disciplina relativa all'attività di allibo, senza collidere con le fonti sovraordinate che ne disciplinano lo svolgimento e i relativi presupposti, primo fra tutti il d.m. del 2 agosto 2007.

58.3 – Con un secondo profilo di censura (cfr. par. 3.3 del quarto atto di motivi aggiunti) il ricorrente ha censurato che l'ordinanza n. 67/2023 avrebbe ommesso di prevedere idonee misure antincendio aggiuntive, avendo esaurito ogni misura antincendio all'intervento di 2 rimorchiatori presenti in porto.

Il ricorrente ha, poi, contestato la possibilità di impiegare i rimorchiatori nelle operazioni antincendio.

L'omessa previsione delle misure antincendio sarebbe particolarmente illogica, in considerazione dei *test* di rigassificazione che la FSRU ha svolto, fase in tesi rimasta priva di ogni regolamentazione.

In definitiva, ad avviso del ricorrente, il RAT non avrebbe disciplinato le misure antincendio supplementari necessarie per consentire l'ormeggio in sicurezza della Golar Tundra nella banchina est.

Inoltre, sarebbero state consentite prove di collaudo degli impianti del Terminale FSRU in assenza del parere definitivo del CTR sul Rapporto Definitivo di Sicurezza.

Le censure non colgono nel segno.

58.3.1 – Non il primo ordine di doglianze, appuntatosi sull'inidoneità delle misure antincendio.

Al riguardo, va innanzitutto rilevato il carattere generico delle censure, basate su apprezzamenti di merito opinabili e insufficienti a comprovare efficacemente l'irragionevolezza e l'inattendibilità delle determinazioni amministrative avversate nonché infondati.

58.3.1a – Innanzitutto, non sono conducenti le doglianze volte a dubitare delle effettive efficacia e impiegabilità dei rimorchiatori per il servizio antincendio in ambito portuale.

Sul punto, va, innanzitutto, osservato che tale tipologia di impiego, peraltro inserita *usque ab origine* dall'Ufficio Circondariale marittimo nel parere del 12 ottobre 2022 (cfr. punto 4, lett. c), risulta coerente col quadro normativo vigente e, in particolare:

- con l'art. 107 del cod. nav., che prevede l'impiego di tali mezzi *“per qualsiasi servizio necessario all'ordine e alla sicurezza del porto”*;
- con l'art. 139 del reg. es. cod. nav., che prevede, addirittura, la riduzione/esclusione del canone concessorio *“quando il concessionario assume*

l'obbligo di apprestare particolari mezzi tecnici e di compiere particolari prestazioni, ritenuti utili dal Capo del Compartimento per la sicurezza ed il servizio del porto”;

- con l'art. 7 della l.n. 690/1940 in materia di servizio antincendio nei porti, laddove si prevede espressamente che *“i rimorchiatori in esercizio nei porti devono essere provvisti delle sistemazioni antincendi”* e *“i comandanti di porto possono fare obbligo ai concessionari dei servizi di rimorchio previsti dall'art. 190 Codice per la marina mercantile, di mantenere uno o più rimorchiatori in servizio di guardia, anche permanente”;*
- con la certificazione di classe di cui i mezzi impiegati nel porto di Piombino sono ad oggi in possesso (tutti recano l'annotazione della capacità *“Fire Fighting Ship 1”*).

Neppure colgono nel segno le affermazioni del Comune, relative all'impossibilità di attribuire un ruolo di presidio antincendio ai rimorchiatori, all'inefficacia degli stessi per le *“operazioni di spegnimento se ad esse unicamente dedicati”*, nonché all'impossibilità di coprire l'area della banchina est per la presenza della Golar Tundra.

Infatti, dette affermazioni non hanno considerato appieno le risultanze della documentazione in atti, da cui emerge che l'Amministrazione ha previamente valutato che:

- detta utilizzazione rientra nella loro ordinaria funzione: essi, infatti, sono certificati dall'ente di classifica (R.I.Na.) per svolgere attività antincendio in favore di soggetti terzi, con impiego sia di acqua marina che di schiuma – a seconda delle tipologie di incendio – e con caratteristiche tali da far dichiarare a soggetti esperti del settore, come i Vigili del Fuoco, che *“le dotazioni antincendio offerte dai rimorchiatori sono indispensabili e decisamente più idonee per affrontare situazioni di incendio”* (cfr. scheda tecnica di uno dei mezzi attualmente presenti nel porto di Piombino – all. 27 della produzione depositata in giudizio il 12 giugno 2023 dal Commissario);
- l'impiegabilità degli stessi per emergenza antincendio rientra nella previsione effettuata *ab origine* dall'Autorità marittima: in tal senso emblematico risulta il tenore dell'art. 6, comma 4, dell'ordinanza n. 38/2023, ove si è previsto che i

mezzi dedicati h24 all'assistenza della FSRU, sempre pronti a muovere, “*su espressa richiesta - anche verbale dell’Autorità marittima - potranno essere impiegati per fronteggiare ogni emergenza portuale*”;

- da un punto di vista materiale, i rimorchiatori nel momento in cui svolgono attività antincendio mantengono, distribuendo la potenza dei propri propulsori, anche la piena manovrabilità;

- i rimorchiatori portuali sono stati aumentati da due a quattro; in tal modo, lo svolgimento delle manovre di rimorchio delle altre unità che siano in ingresso o in uscita dal porto di Piombino, ove opportuno, può essere svolto con mezzi diversi dai due destinati all'assistenza al terminale FSRU e, in caso di emergenza, le risorse attivabili sono complessivamente quattro (tutte con analoga capacità antincendio - *Fire Fighting 1*);

- la gettata dei mezzi dei rimorchiatori copre un raggio di 120 metri e, pertanto, è capace di raggiungere senza problemi la banchina est, anche in presenza di FSRU e LNG Carrier affiancate (complessivamente si tratta di un ingombro di circa 90 metri); e ciò senza voler considerare che le aree in questione possono essere, in caso di necessità, raggiunte agevolmente anche dalla zona esterna del porto in pochissimo tempo.

Risulta, infine, significativo evidenziare che, nella riunione tenutasi il 13 marzo 2023, su apposita richiesta, si è fatta espressa menzione del Comandante della Golar Tundra e della Sala Operativa dell’Autorità marittima quali centri che - in un contesto di emergenza - possono attivare il servizio dei rimorchiatori, non già per togliere al Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco il ruolo di direzione tecnica delle operazioni in caso di emergenza incendio, direzione che per norma (cfr. art. 11 della l.n. n. 690/1940) e per logica certamente ad esso compete, ma in ragione del fatto che, ad oggi, nel porto di Piombino non è presente un presidio fisso dei Vigili del Fuoco.

58.3.1b – Altrettanto prive di pregio risultano le tesi del ricorrente relative alla mancanza di adeguate misure antincendio sia nella fase di svolgimento dei *test*

di rigassificazione (in relazione a cui è stata adottata l'ordinanza n. 38/2023) sia nell'ambito del RAT.

Quanto alla fase dei *test*, l'analisi delle risultanze in atti evidenzia che:

- la congruità delle misure è stata valutata dalle varie Amministrazioni competenti in materia, fra l'altro, nella riunione del 13 marzo 2023; dal relativo verbale si evince che: i) è stata scrutinata l'adeguatezza dell'impianto antincendio preesistente; ii) il sistema di sicurezza è stato implementato con la previsione della presenza h24 dei rimorchiatori con qualifica antincendio FFQ1 e del presidio sul posto del personale dei Vigili del Fuoco; in occasione della riunione si è, comunque, preso atto anche della predisposizione di una specifica procedura per l'opportuno coordinamento nel caso di svolgimento delle lavorazioni di banchina; ebbene, a fronte di tali evidenze il Comune ricorrente non è stato in grado di allegare alcun adeguato elemento, diverso da apprezzamenti opinabili o ricostruzioni non condivisibili del quadro fattuale, idoneo a dimostrare efficacemente l'erroneità o l'illogicità delle opzioni adottate;

- l'Amministrazione non era tenuta ad adottare alcuna misura aggiuntiva in materia antincendio, atteso che le operazioni di *test* non hanno contemplato lo svolgimento di operazioni di imbarco/sbarco e trasferimento del GNL: non si sono, quindi, concretizzati i presupposti normativi per l'applicabilità del d.m. del 2 agosto 2007; difatti l'articolo 3, comma 2, del d.m. del 2 agosto 2007, principale norma che regola il trasporto marittimo, stabilisce che, nel caso di imbarco, sbarco e allibo di merci pericolose allo stato gassoso, *“la vigilanza antincendio è svolta secondo modalità disciplinate con ordinanza dell'autorità marittima, concordate con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco”*; diversamente, l'art. 3, comma 1 del medesimo decreto precisa che la vigilanza aggiuntiva, invocata dal ricorrente, concerne esclusivamente le operazioni di *“ imbarco/sbarco e trasferimento del carico”*, nella specie escluse in relazione alla fase dei *test* di rigassificazione; cionondimeno, l'Amministrazione, pur avendo ritenuto ampiamente sufficienti per la fase transitoria le misure esistenti, non ha

rinunciato a fornire con l'ordinanza n. 38/2023, in ragione dell'approdo della FSRU e dell'originalità di tale tipo di traffico, ulteriori prescrizioni preordinate alla salvaguardia della sicurezza della navigazione e delle manovre portuali: emblematiche, a tal fine, risultano le previsioni limitatrici dell'ingresso nel porto (cfr. art. 3), l'interdizione di alcuni specchi acquei per evitare indebite interazioni con altre unità (cfr. art. 11) e l'individuazione dei limiti dimensionali e operativi per le unità destinate all'accosto nella limitrofa banchina (cfr. art. 12).

Le stesse conclusioni di infondatezza valgono con riferimento alla fase successiva a quella dei *test*, dominio dell'ordinanza n. 67/2023 e del RAT.

Anche in tal caso, infatti, l'esame di tali atti corrobora la conclusione secondo cui l'Autorità marittima, a seguito di confronti con il personale del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, ha introdotto apposite misure antincendio aggiuntive, per la fase di *test* preliminare.

Al riguardo, infatti, l'art. 37 del RAT, dopo aver ribadito che *“gli impianti antincendio installati in banchina dovranno essere conformi alla norma tecnica di settore, nonché a quanto previsto nella specifica documentazione autorizzativa”*, al successivo comma 3 ha previsto che *“in occasione di eventuali prove di collaudo degli impianti del Terminale FSRU (fase iniziale ovvero a seguito di rilevanti modifiche), dovrà essere garantita in area per tutta la fase di scarica di GNL la presenza aggiuntiva di una squadra antincendio di Vigili del Fuoco, con le opportune dotazioni di riferimento e composta da almeno n. 4 (quattro) elementi”*.

A completamento di quanto testé rassegnato, come si evince dal verbale della riunione del 13 marzo 2023, appare opportuno precisare che:

- all'epoca, era stato (positivamente) testato l'impianto antincendio già esistente in banchina;
- fin dal 19 marzo 2023 è stata imposta la presenza h24 di n. 2 (due) rimorchiatori FFQ1 pronti a muovere;
- a partire dal 30 aprile 2023 – prima dell'approvazione dell'Ordinanza n. 67/2023, avvenuta in data 3 maggio 2023 – sono state effettuate (sempre con

esito positivo) prove di funzionamento del nuovo sistema antincendio, ad oggi completato e collaudato con successo (cfr. sul punto all. 35 della produzione depositata in giudizio il 12 giugno 2023 dal Commissario).

Tali evidenze dimostrano che, ad avviso del Collegio, con il RAT sono state individuate misure di vigilanza aggiuntiva antincendio per le fasi di scarica del GNL, misure ritenute adeguate e sufficienti dall'Autorità marittima, peraltro di concerto con il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco; il tutto in modo esente da aspetti di erroneità manifesta o illogicità evidente.

Ora, anche in relazione a tale aspetto, il ricorrente non è andato al di là di una generica e apodittica denuncia di inadeguatezza della disciplina introdotta né tanto meno ha allegato quali diverse e ulteriori misure sarebbero state in tesi idonee a superare i rilievi formulati.

Alla stregua di quanto sopra, pertanto, non risultano adeguatamente suffragate le affermazioni secondo cui: i) non sono state valutate misure antincendio aggiuntive; ii) le prove effettuate non hanno seguito un *iter* coerente con la normativa in materia di sicurezza.

58.3.1c – Con riguardo, ancora, alla doglianza secondo cui l'Amministrazione avrebbe consentito lo svolgimento delle prove preliminari, in assenza dell'approvazione del Rapporto Definitivo di Sicurezza (RdSD), nell'evidenziare che l'intera fase è avvenuta sotto la costante e vigile supervisione della CTR, si rinvia, per esigenze di sintesi, a quanto diffusamente illustrato in precedenza in merito all'infondatezza degli assunti ricorsuali.

58.3.1d – Altrettanto infondata, infine, risulta la doglianza, già formulata in relazione all'ordinanza n. 38/2023 e riproposta con riguardo all'ordinanza n. 67/2023, secondo cui sarebbero illegittime le previsioni dell'Autorità marittima concernenti le operazioni di bunkeraggio a favore della FSRU, cioè di rifornimento del combustibile ad essa necessario per la propulsione e per l'alimentazione dei vari generatori e dei dispositivi presenti a bordo; e ciò

laddove prevedono che esse possano essere svolte esclusivamente a mezzo bettolina e rimandano in proposito alla già vigente ordinanza n. 86/2002.

Per il ricorrente quest'ultima ordinanza non si applicherebbe al GNL e da ciò deriverebbe la mancata previsione delle misure di sicurezza necessarie per lo scarico di GNL in relazione alla Golar Tundra.

Quanto alla fase provvisoria dei *test*, è sufficiente osservare che quest'ultima è arrivata in porto avendo già a bordo la quantità di GNL sufficiente per l'alimentazione dei propulsori e dei sistemi di bordo e, pertanto, in tale fase non si è posta (né poteva porsi) la necessità di immissione del prodotto combustibile GNL.

In ogni caso, contrariamente a quanto sostenuto nel ricorso, l'Autorità marittima non si è limitata ad un mero rinvio all'ordinanza n. 86/2002, ma ha dettato prescrizioni per incrementare il livello di sicurezza a favore dell'intero ambito portuale.

Tenuto conto di quanto disposto dalla circolare n. 16 del 19 luglio 2002 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, secondo cui l'operazione di bunkeraggio *“da impianto fisso su banchina o quello tramite bettolina, risultano più sicuri di quello tramite autobotte”*, l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino nell'art. 14 dell'ordinanza n. 38/2023 ha inizialmente limitato la possibilità di bunkeraggio, considerando l'assenza nella banchina est di impianti fissi, consentendolo *“esclusivamente a mezzo bettolina”*.

Tale previsione cautelativa, poi, è stata ripresa anche all'art. 31 del RAT, ove si è precisato anche che le previsioni di tale articolo si applicano anche *“al di fuori delle operazioni di trasferimento del GNL, già regolate dai precedenti paragrafi del presente Regolamento”*; la norma si è, poi, soffermata a disciplinare esclusivamente *“il bunkeraggio di altri combustibili”*, da effettuarsi sempre a mezzo di bettolina, in assenza di LNG Carrier affiancata e, comunque, nel rispetto della vigente ordinanza n. 86/2002.

Nell'ottica poi di garantire un elevato livello di sicurezza per le manovre delle unità navali, l'Autorità marittima ha anche scelto di non consentire *“il*

bunkeraggio alle navi LNGC affiancate alla FSRU, né ad altre navi ormeggiate nella Darsena Nord”, dando alle LNG Carrier esclusiva possibilità di rifornirsi nelle zone di rada esterne al porto.

In chiave connessa, va anche considerato che la disciplina introdotta con il Regolamento n. 67/2023, emanato anteriormente all’arrivo in porto della prima nave LNG Carrier, risulta coerente con le previsioni del d.m. del 2 agosto 2007, le cui disposizioni, non a caso, vengono espressamente richiamate e quindi recepite, in più punti dei “VISTI” del citato Regolamento.

E in relazione a tali aspetti, il ricorrente, lungi dal enucleare adeguati aspetti di incongruità e di illogicità delle previsioni censurate, che si caratterizzano in chiave cautelativa, si è limitato a dedurre non meglio sostanziati *“tanti profili di difformità rilevabili”* (cfr. pag. 43 dei quarti motivi aggiuntivi).

Ancora, l’affermazione secondo cui *“in banchina non sono ancora disponibili gli impianti antincendio in progetto”* è smentita dalle risultanze in atti, che dimostrano chiaramente come alla data di redazione dei quarti motivi aggiunti, gli impianti antincendio di progetto erano non solo già installati e più volte testati a partire dal mese di aprile, ma anche collaudati (le relative operazioni erano state concluse in data 18 maggio 2023 - cfr. all. 35 della produzione depositata in giudizio il 12 giugno 2023 dal Commissario).

Per quanto, infine, riguarda l’affermazione relativa all’incongruità dell’impiego della sola acqua in funzione antincendio, infine, va considerato che l’Autorità marittima ha apprezzato come: i) le navi in sosta in banchina (FSRU e LNG Carrier) siano anch’esse dotate di impianti antincendio di bordo, conformi a normativa SOLAS e IGC Code, all’uopo certificati ed alimentati ad acqua mare, a polvere, a schiuma ed a CO₂, in relazione alle diverse tipologie di incendio e di zone nave interessate dall’emergenza; ii) in aggiunta, gli stessi rimorchiatori possano operare con acqua di mare, con acqua dolce e con schiuma.

58.4 – Con un terzo profilo di censura (cfr. par. 3.4 dei quarti motivi aggiunti), articolato in più doglianze, il ricorrente ha censurato l’illegittimità

dell'ordinanza dell'UCM n. 67/2023 per contrasto: i) con il parere dell'UCM del 12 ottobre 2022; ii) con l'ordinanza commissariale n. 140/2022; iii) con il PIC e con il decreto AIA.

58.4.1 – Con una prima doglianza il ricorrente ha affermato che l'ordinanza n. 67/2023 e il RAT (cfr. artt. 8, comma 5, lett. c), e 14, comma 6) lascerebbero aperta la possibilità per le LNG Carrier “*di non essere alimentate a BOIL OFF Gas*”, come invece prescritto nell'ordinanza commissariale n. 140/2022.

L'assunto non ha pregio.

Infatti, a scopo ulteriormente cautelativo e precauzionale, l'art. 14.6 del RAT prevede che le navi metaniere inizino ad essere alimentate esclusivamente “*in Gas Mode*” non solamente quando siano affiancate alla FSRU, ma già a partire da ben due miglia (quasi quattro chilometri) dall'imboccatura del porto.

Ora, poiché una tale previsione non sempre risulta tecnicamente possibile, diventa opportuno acquisire apposita dichiarazione in merito dal comandante dell'unità interessata (art. 8.5, lett. c del RAT) e verificare se l'unità sia in grado di garantire questa misura aggiuntiva o se invece se debba limitare l'alimentazione a gas esclusivamente all'atto del rifornimento della FSRU.

Conseguentemente, la *ratio* della prescrizione dell'ordinanza n. 140/2022, introdotta sulla base di una specifica indicazione dell'ISS per consentire il contenimento delle immissioni durante la sosta prolungata in porto delle navi metaniere, risulta rispettata.

58.4.2 – Le medesime conclusioni di infondatezza valgono per la censura secondo cui il RAT lascerebbe aperta la possibilità di ingresso e di uscita (cfr. rispettivamente artt. 14.4 e 15.4) alle LNG Carrier in deroga all'obbligo dell'orario notturno, circostanza questa espressamente vietata dalle prescrizioni poste dallo stesso Ufficio Circondariale Marittimo nel parere del 12 ottobre 2022.

Difatti, va evidenziato che il citato parere ha previsto che “*salvo casi eccezionali specificamente motivati, l'ingresso e l'uscita della FSRU e delle LNGC dovranno essere*

svolti solo ed esclusivamente in orario notturno, durante un intervallo predefinito e non interessato da arrivi o partenze programmate di altre navi”.

Ora, nelle contestate previsioni regolamentari, l’Autorità marittima non ha fatto altro che, per le ipotesi eccezionali e specificamente motivate, dettagliare meglio la condizione già inserita nel parere (“*durante un intervallo predefinito e non interessato da arrivi o partenze programmate di altre navi*”) e limitare ulteriormente il campo di applicazione delle ipotesi eccezionali.

La regolamentazione contestata è quindi coerente con la prescrizione contenuta nel citato parere e pone una limitazione ulteriore alle manovre da svolgere in orario diurno: non basta un qualsiasi lasso temporale libero per avanzare domanda di ingresso o uscita, ma quest’ultima potrà essere presa in considerazione e autorizzata solo “*in presenza di un arco di tempo libero da movimenti programmati di altre navi pari almeno ad 1 ora e 30 minuti*”. Una tale previsione, pertanto, non costituisce una deroga rispetto al ridetto parere del 2022, ma introduce un’ulteriore delimitazione delle ipotesi derogatorie eccezionali, già previste in sede autorizzatoria in un’ottica cautelativa.

58.4.3 – Del pari infondata risulta la doglianza secondo cui l’art. 29, comma 4 del RAT prevedrebbe per l’ipotesi di “*nave in acclarata rotta di collisione con la FSRU o nave LNGC*” misure giudicate dal ricorrente come “*grottesche*”, in quanto la citata previsione prescrive di “*valutare di richiedere l’intervento delle forze dell’ordine*”.

La doglianza risulta, infatti, fondata su una lettura parziale della previsione.

Una lettura complessiva della stessa porta a ritenere che: i) la previsione avversata è diretta al PFSO (*Port Facility Security Officer*, soggetto appartenente alla Snam e responsabile della sicurezza da attacco illecito intenzionale per la banchina); ii) la stessa è improntata, diversamente da quanto affermato nel ricorso, al criterio della massima prudenza.

Nel caso regolamentato, infatti, senza trascurare che la nave è sottoposta già ad un suo peculiare piano di sicurezza (*Ship Security Plan*), richiamato all’art. 36 del RAT, si prescrive a carico del responsabile di banchina di valutare le

possibili fonti di pericolo con la massima diligenza e con piena capacità operativa.

Laddove sia riscontrata la denegata ipotesi di nave in rotta di collisione con il terminale FSRU o con una LNG Carrier ivi ormeggiata, infatti, la previsione contestata prevede che il PFSO, senza indugio e senza limitarsi alle ordinarie opzioni previste per scongiurare l'errore umano (ad esempio la chiamata in VHF o l'intervento coattivo dei rimorchiatori disponibili h24), valuti di avvisare *omisso medio* le forze dell'ordine (non potendosi escludere, in via cautelativa e preventiva, l'intento illecito della nave fuori rotta) e di dare comunque da subito piena attuazione *“alle procedure del Port Facility Security Plan ed a quanto disposto dalla Questura di Livorno”*. Dette procedure non possono essere, per ovvi motivi di cautela e di sicurezza, rese note al pubblico nei loro dettagli attraverso il RAT ma di esse è edotto il PFSO.

58.4.4 – Neppure ha pregio, poi, la doglianza secondo cui le previsioni meteo per la rilevazione delle soglie di cui all'art. 13 del RAT sono *“fornite a carico del terminale”*, mentre, in tesi, l'incombente dovrebbe essere *“posto in capo ad un soggetto terzo”*.

Infatti, il citato articolo 13 stabilisce che le previsioni meteo *“dovranno essere tempestivamente fornite a carico del Terminale e devono provenire da operatore certificato. In mancanza, verrà impiegato il bollettino Meteomar”*.

Il tenore della disposizione avversata è chiaro nel sancire che le previsioni meteo debbano provenire da un soggetto terzo, appositamente in possesso della certificazione per la loro elaborazione, rimanendo a carico del Terminale esclusivamente la corresponsione degli oneri economici.

Peraltro, per l'ipotesi in cui il Terminale non volesse sobbarcarsi anche la conclusione di un contratto per l'elaborazione di previsioni specifiche a domanda, il Regolamento già prevede una fonte di riferimento, anche in questo caso *“terza”* e affidabile: le previsioni meteo emesse quotidianamente dall'Aeronautica Militare (bollettino Meteomar).

58.4.5 – Altrettanto non persuasiva risulta, infine, la doglianza secondo cui l'art. 30, comma 4 del RAT - nella parte in cui prevede che, per svolgere lavori sulla LNG Carrier, quest'ultima è tenuta a munirsi di un certificato di “gas free” – aprirebbe alla possibilità che le navi siano alimentate con combustibile liquido.

Infatti, va innanzitutto considerato che il RAT, al duplice fine di rispettare le prescrizioni introdotte dall'ISS in materia di emissioni e di presidiare la sicurezza della navigazione e delle manovre portuali, vieta alle LNG Carrier di svolgere qualsiasi operazione diversa dall'allibo all'interno del porto di Piombino.

La prima e fondamentale previsione, infatti, è quella dell'art. 23.1 del RAT, secondo cui *“a partire dall'inizio della manovra di ingresso della LNGC (articolo 14.3), per tutta la durata dell'affiancamento alla FSRU e fino al termine della manovra di uscita (articolo 15.3), al di fuori dell'operazione di allibo/scarico di GNL e della rigassificazione dello stesso non è consentita alcuna altra operazione sulla LNGC né sulla FSRU”*. Tale previsione comporta, pertanto, che eventuali lavorazioni debbano essere svolte, nei limiti del possibile, al di fuori del porto di Piombino.

Ciò posto, ai sensi dell'art. 30.4 del RAT, *“qualora fosse necessario l'ormeggio della LNGC in altra banchina del porto, per lo svolgimento di operazioni che non possono essere utilmente esperite in rada né differite ad altro porto”*, allo scopo quindi di consentire lo svolgimento delle riparazioni indifferibili ed urgenti, *“tale unità dovrà preventivamente essere sottoposta a visita del Consulente Chimico di porto, finalizzata al rilascio se del caso del certificato di “gas free”*”.

Ora, un attento esame di tali previsioni e la loro lettura congiunta inducono a ritenere che: i) l'esecuzione delle riparazioni nel porto di Piombino avviene in ipotesi residuali ed emergenziali, cioè nei casi in cui la LNG Carrier sia impossibilitata altrimenti a lasciare il porto; ii) l'unità in questione non sarebbe comunque più intenta al rifornimento della FSRU e quindi la fattispecie esulerebbe dall'ambito della prescrizione dettata su impulso dell'ISS; iii) è

prevista come indispensabile la previa visita del Consulente Chimico di porto, a cui è richiesta una valutazione circa la sicurezza, per la nave e per il contesto portuale, connessa allo svolgimento di lavorazioni indifferibili; e ciò in analogia con quanto già normalmente avviene per tutte le lavorazioni con fiamma effettuate a bordo di ogni nave in ambito portuale.

E' poi il caso di rilevare, in proposito, come il certificato di "gas free", peraltro solo eventualmente richiesto, non necessariamente deve interessare l'intera nave, ma può anche inerire alla non pericolosità alle parti della nave da riparare.

59 – Con un ultimo profilo di censura (cfr. par. 3.5 dei quarti motivi aggiunti), il ricorrente è tornato a censurare la presunta violazione del decreto lgs n. 105/2015 in relazione al rischio di incidenti rilevanti, affermando che la Golar Tundra ha imbarcato un carico di GNL pari a 170.000 mc, quantità superiore a 50 tonnellate, per cui sarebbe soggetta anche prima dell'entrata in esercizio alle previsioni in materia di rischio incidenti rilevanti.

Il profilo di doglianza non ha pregio, come già illustrato con riferimento al quarto motivo dei terzi motivi aggiunti (mezzo 4.2 dei terzi motivi aggiunti al par. 55.2), al quale si rimanda per esigenze di sintesi.

60 – Tutto ciò premesso, il Collegio può procedere all'esame dei quinti motivi aggiunti, volti a censurare il parere del Comitato Tecnico Regionale (CTR) sul Rapporto di Sicurezza Definitivo (RdSD), adempimento questo, a cui l'art. 16, comma 2, del d.lgs 105/2015 subordina l'avvio dell'attività della FSRU.

Al proposito, è ben vero che il rapporto definitivo si è sovrapposto a quello preliminare, sulla base del quale è stato rilasciato il nulla osta di fattibilità.

E tuttavia l'intervenuta adozione del rapporto definitivo non è tale da rendere irrilevante lo scrutinio di quello preliminare, in quanto il primo, innestandosi su un contesto di scelte e di prescrizioni già formalizzate in quest'ultimo, rende necessario un esame congiunto di entrambi i documenti al fine di valutare in modo più completo la complessiva legittimità dell'azione amministrativa contestata nella specie.

Con una serie di doglianze, il ricorrente ha dedotto l'illegittimità del RdSD:

- in via derivata, in considerazione degli asseriti vizi del NOF;
- in via propria, considerata la sua adozione, che sarebbe avvenuta senza l'accertamento: 1) delle modifiche subite dalla FSRU a Singapore; 2) dell'ottemperanza delle prescrizioni impartite nel NOF stesso.

60.1 – Quanto al primo ordine di censure (par. 1.1 del quinto atto di motivi aggiunti), l'infondatezza delle doglianze appuntatesi sul RdSP e sul NOF, diffusamente illustrata in precedenza, determina l'infondatezza delle censure di illegittimità derivata del RdSD, rilasciato non già per la risoluzione di “*innumerevoli criticità*”, come evidenziato dal ricorrente, ma in coerenza con la previsione dell'art. 16, comma 2, del d.lgs 105/2015. Tale previsione, in particolare, subordina l'avvio dell'attività o dell'impianto al rilascio del RdSD, nella specie adottato dal Comitato Tecnico Regionale, nella sua legale composizione.

Inoltre, contrariamente a quanto affermato dal Comune, l'istruttoria sul RdSD presentato dalla Snam ha compreso anche la verifica del rispetto delle prescrizioni contenute nel NOF. E tale verifica è stata effettuata “a valle” dell'esame di tutte le integrazioni fornite dalla società proponente, che non hanno messo in luce alcuna delle criticità prefigurate dal ricorrente.

In particolare, all'omessa considerazione delle modifiche effettuate sulla nave Golar Tundra nel cantiere di Singapore è decisivo osservare che, come già in precedenza anticipato, le stesse hanno riguardato interventi di manutenzione e di adeguamento necessari per consentire in particolare:

- il collegamento delle tubazioni di uscita del gas naturale della nave con le manichette flessibili allacciate alle condotte in banchina;
- il collegamento dei cavi di alimentazione elettrica e di trasmissione dati nave-terra.

Nel dettaglio l'esame del documento prodotto dall'organismo certificatore DNV descrive semplicemente una piattaforma strutturale utile al collegamento della nave con la banchina, sulla quale poggia il sostegno

strutturale delle due tubazioni di uscita di gas, che sono collegate alle manichette flessibili.

Si tratta di una struttura metallica inerte, che nulla aggiunge alla funzionalità di rigassificazione della Golar Tundra (classificata come rigassificatore sin dal suo varo), ma semplicemente agevola le operazioni nella situazione di stabile ormeggio. La piattaforma, peraltro, è sempre stata chiaramente visibile nei disegni di progetto (all.ti 122 e 123 prodotti dalla Snam il 29 novembre 2023).

Inoltre, il certificato prodotto dall'organismo DNV è chiaro nel riferirsi solo ed unicamente al vano predisposto (*"the arrangement"*) per l'alloggiamento di un compressore di *"Minimum Send Out"* (*"for the MSO Compressor"*) e non, come asserito dal ricorrente, a tutti i sistemi di *"protezione con diluvio d'acqua e la rilevazione allarme incendio e gas del compressore MSO"*. Quanto al *MSO Compressor*, come dichiarato nel RdSD (all. 124 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pag. 116), *"La nave è stata predisposta per una futura installazione di un compressore di "Minimum Send Out" per inviare il BOG in eccesso in rete anziché all'unità GCU"*.

In altri termini, come del resto riportato nel certificato dell'organismo DNV, il cd. *MSO Compressor* non è stato mai installato a bordo della Golar Tundra e durante le attività di cantierizzazione a Singapore è stato realizzato soltanto un vano tecnico vuoto, che potrebbe ospitare in futuro il compressore, qualora l'installazione del medesimo venga ritenuta necessaria.

Sul punto, risultando il vano tecnico attualmente vuoto e non essendo allo stato neppure pianificata l'installazione di tale compressore, non si vede il motivo per cui la società proponente avrebbe dovuto compiere le valutazioni e gli approfondimenti invocati dal ricorrente, su una componente: i) accessoria; ii) di cui è incerto l'*an* e il *quando* dell'installazione; iii) comunque inidonea ad alterare la fisionomia della Golar Tundra come rigassificatore.

A tale stregua, gli interventi di manutenzione compiuti sulla Goal Tundra nel cantiere di Singapore non hanno cambiato le condizioni di funzionamento della FSRU, che è stata sin dall'origine progettata come terminale di

stoccaggio e di rigassificazione galleggiante. Nessun ulteriore progetto doveva, pertanto, essere presentato.

Inoltre, contrariamente a quanto asserito dal ricorrente, la relazione dell'organismo DNV è stata comunque acquisita nel procedimento ed è stata anch'essa oggetto di valutazione.

E ciò è tanto vero che il documento *Survey Statement Narrative Annex Alteration Project* (all. 121 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023), che assolve proprio alla funzione di certificare (DNV è un ente certificatore) e di descrivere l'avvenuta manutenzione straordinaria effettuata presso i cantieri di Singapore, è stato fornito al CTR con la comunicazione PEC prot. 13/2023 del 1° giugno 2023 (all. 140 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023). E a fronte della ricezione di tale documento, l'Amministrazione, preposta alla verifica di ottemperanza alla prescrizione, non ha eccepito alcuna carenza in merito o riserva, tenuto anche conto del suo contenuto in precedenza compendiato.

Nella medesima prospettiva, va osservato che l'esame del citato documento consente di smentire anche l'affermazione del ricorrente, secondo cui il succitato rapporto dell'organismo DNV darebbe atto del mancato *test* dell'impianto antincendio: da tale documento è dato, infatti, evincere che l'intero sistema antincendio sia stato testato e che il passaggio enfatizzato dal Comune di Piombino sia riferito ad un vano inerte nel quale, ad oggi, non è stato installato alcun componente del sistema antincendio.

60.2 – Quando ai motivi di illegittimità propria del parere del CTR espresso sul RdSD, il Collegio, sulla base dell'esame delle risultanze versate in atti, ritiene di precisare quanto segue.

60.2.1 - Sotto l'aspetto procedimentale, il parere espresso sul citato rapporto è stato il frutto di una capillare e articolata attività amministrativa, che ha contemplato: i) l'esame del RdSD redatto dalla società proponente e delle integrazioni documentali da questa trasmesse, esame deferito ad un gruppo di lavoro tecnico, nel corso di una ventina di incontri (ad alcuni dei quali ha preso parte anche la Snam) e sei sopralluoghi; ii) la predisposizione di una

dettagliata relazione istruttoria, in cui sono stati trattati e compendati tutti i profili tecnici rilevanti; iii) la sottoposizione di tale relazione al CTR, in cui anche il Comune ricorrente era presente a mezzo di un suo rappresentante: detto Comitato, dopo averla esaminata, ha concluso positivamente l'istruttoria, non senza rinunciare ad impartire alcune prescrizioni alla società proponente (cfr. verbale n. 3/2023 del 16 giugno 2023 – all. 55 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023), informandone la Regione il 29 giugno 2023.

E tale rilievo è già di per sé idoneo a smentire il rilievo per cui il CTR avrebbe rilasciato “*un parere al buio*”, atteso che detto parere si è basato su un'articolata attività istruttoria, di verifica e di riscontro, compendiata nella succitata relazione istruttoria, dal cui esame emerge che il RdSD è stato valutato in coerenza con le procedure indicate nell'allegato C del d.lgs n. 105/2015.

60.2.2 - Sotto l'aspetto contenutistico, dall'esame della relazione emerge che:

- il parere è stato rilasciato con riferimento ad uno stabilimento che costituisce un terminale di stoccaggio e di rigassificazione galleggiante;
- quanto alle sostanze pericolose, nella relazione istruttoria si dà atto che il terminale di Piombino è assoggettato alle disposizioni del d.lgs. 105/2015 per la presenza di sostanze pericolose “*in quantità pari o superiori alle quantità elencate nella colonna 3 della parte 1 o nella colonna 3 della parte 2 dell'allegato 1*” (art. 3, lettera c) del d.lgs. 105/2015) e, in particolare, del gas naturale, che viene quindi considerata la principale sostanza pericolosa; nella medesima relazione si dà anche atto della presenza di altre sostanze pericolose, come il gasolio e l'ipoclorito di sodio, che tuttavia non costituiscono possibile fonte di incidenti rilevanti, per via delle quantità detenute, delle condizioni in cui sono stoccate/processate e delle misure di prevenzione/protezione e di mitigazione dei rilasci adottate;
- quanto all'analisi di rischio incidentale, gli eventi e gli scenari incidentali ragionevolmente credibili sono stati individuati mediante: 1) l'analisi operativa (*HazOp*) per identificare cause e protezioni delle ipotesi incidentali analizzate;

- 2) l'analisi da dati di tipo statistico-storico (letteratura) attraverso la metodologia indicata nella banca dati “*Guideline for quantitative risk assessment, TNO, Purple book, 2005*”; 3) la tecnica dell'albero degli eventi;
- le conseguenze degli scenari incidentali ragionevolmente credibili sono state valutate avvalendosi del *SW Phast 8.61* dell'organismo DNV, salvo che per il *Top Event 1Ra*, per il quale è stato effettuato uno specifico studio con un modello *CFD* (codice di calcolo *GEXCONFLACS*).
 - le simulazioni sono state effettuate nelle condizioni meteo di riferimento previste dal d.m. 15 maggio 1996 e dal d.m. 20 ottobre 1998 (Classi di stabilità atmosferica D5 e F2) e la sostanza simulata è il gas naturale;
 - a pag. 20 della relazione istruttoria è riportata la mappa dell'inviluppo delle aree di danno, da cui si evince che: 1) le aree a rischio si estendono prevalentemente in mare, salvo una porzione della banchina interessata da effetti compresi tra le soglie di elevata letalità (prossima al ciglio della banchina stessa) e le lesioni reversibili; 2) la massima estensione dell'area a rischio associata alla soglia delle lesioni reversibili di minor entità (per UVCE) è stimata in 427 metri dal punto di rilascio, con scenari ritenuti ragionevolmente accettabili;
 - per ciascun tipo di evento incidentale, la Snam ha fornito la tabella riepilogativa delle misure di prevenzione e di protezione, sia tecniche che gestionali, nonché la planimetria dei sistemi di rilevazione;
 - i principali sistemi di sicurezza sono stati testati dal gruppo di lavoro durante i sopralluoghi effettuati.
 - con riferimento alla compatibilità territoriale, il gruppo di lavoro ha confermato quanto già rilevato in sede di NOF, dal momento che l'inviluppo delle aree di danno derivanti dall'analisi del rischio del RdSD non ha subito variazioni significative: è stato confermato che l'area interessata dagli effetti di un incidente rilevante è interamente localizzata nell'area portuale con destinazione funzionale di industriale artigianale, dedicata, come stabilito dal vigente Piano Regolatore portuale, alle attività di carico e di scarico delle navi

nonché di deposito merci; la limitata porzione di banchina interessata dall'inviluppo dell'area "rossa" (elevata letalità), risulta compatibile con la tabella 3a del d.m. 9 maggio 2001, cui si è fatto riferimento per la valutazione di compatibilità territoriale.

La relazione istruttoria ha, infine, riportato gli esiti dei sopralluoghi effettuati presso il terminale e l'annessa area di banchina, che non hanno fatto registrare criticità quanto alla corrispondenza fra i dati contenuti nel rapporto predisposto dalla Snam e la situazione concreta delle misure di prevenzione e di protezione previste.

Durante tali sopralluoghi, sono state effettuate simulazioni di alcuni dei *top event* individuati nel rapporto, al fine di verificare la funzionalità effettiva delle misure di prevenzione e di protezione, nonché i tempi di rilevazione delle anomalie e di intervento degli impianti preposti alla messa in sicurezza, secondo quanto riportato nel RdSD.

Dai suddetti sopralluoghi, l'Amministrazione ha potuto rilevare la corrispondenza di quanto dichiarato e descritto nel RdSD in merito: 1) ai principali sistemi di rilevazione, di allarme e di intercettazione in caso di emergenza e ai relativi tempi di intervento; 2) all'assenza di fabbricati a carattere artigianale/industriale all'interno delle aree di danno calcolate.

In definitiva, l'Amministrazione ha riscontrato che, per le finalità connesse alla valutazione dei pericoli di incidenti rilevanti, l'analisi di rischio contenuta nel RdSD è stata effettuata con metodologie e approcci internazionalmente riconosciuti dalla letteratura tecnica, con i quali si è dimostrato il raggiungimento di livelli di sicurezza coerenti con quelli contemplati dal d.lgs n. 105/2015.

Tale legge, infatti, fa riferimento, appunto, non alla specifica norma tecnica invocata dal ricorrente ma al concetto più generale e duttile delle norme di buona tecnica, nella specie applicate.

60.3 – Ora, a fronte di tale attività istruttoria e di verifica nonché del carattere puntuale delle relative risultanze, il Comune di Piombino, che pure ha preso

parte ai lavori del CTR con un suo rappresentante, ha inteso svolgere, con l'ausilio di quest'ultimo, sorta di istruttoria parallela ed estranea al procedimento.

Senonché, tale istruttoria risulta: i) incompleta, in quanto non tiene adeguatamente conto di tutte le attività di riscontro e di verifica compiute dall'Amministrazione anche "sul campo"; ii) orientata, in quanto è tutta volta a pretendere di sostituire gli apprezzamenti del Comune con quelli dell'ente a ciò per legge deputato nonché a far passare come aspetti di erroneità e di incongruità delle valutazioni avversate quelli che, a ben vedere, costituiscono soltanto profili di non condivisibilità delle stesse.

Altrettanto inconferente risulta il tentativo, da parte del ricorrente, di compiere una lettura parziale, suggestiva e strumentale di alcuni documenti agli atti, per enucleare quelli che ancora una volta non sono aspetti di palese erroneità o incongruità delle determinazioni avversate, ma meri aspetti di non condivisibilità delle stesse.

Sul punto, il Collegio non può non riportarsi al costante insegnamento giurisprudenziale, secondo cui le valutazioni espressione di discrezionalità tecnica, sono sindacabili nei limiti della palese illogicità e dell'evidente travisamento dei fatti, che nella specie, dalla documentazione agli atti non traspaiono (*ex multis* Cons. St., IV, n. 1612/2018).

Per quanto concerne, l'impossibilità per il giudice, in fattispecie come quella in esame, di sostituire le puntuali e motivate risultanze istruttorie redatte dall'Amministrazione con perizie e studi di consulenti di parte si richiama il condivisibile orientamento giurisprudenziale già citato al par. 40.4.

60.4 – Ciò premesso in linea generale e passando alle singole doglianze articolata (motivo 1.2 del quinto atto di motivi aggiunti), il ricorrente ha lamentato è ritornato a lamentare la mancata applicazione della norma UNI EN ISO 20257, in ragione della quale il CTR avrebbe dovuto concludere negativamente l'istruttoria disponendo il divieto di esercizio.

La censura risulta infondata alla luce di quanto già diffusamente illustrato sul punto, a proposito del NOF, al par. 40.4.1, che qui si richiama integralmente per esigenze di sinteticità.

Generica, poi, è la censura relativa alla non esaustività dell'analisi svolta dal CTR, non avendo il ricorrente indicato in cosa il RdSD si discosterebbe dai contenuti, dai criteri e dalle valutazioni previsti nel d.lgs. 105/2015.

Né l'asserita inadeguatezza rispetto ai criteri e alle valutazioni previste nel d.lgs. 105/2015 potrebbe essere dimostrata, come invece pretenderebbe di fare il Comune, dalla mancanza di un'analisi di rischio specifica dell'unità di elettrolisi dell'acqua di mare.

E infatti, l'Amministrazione ha preso nella dovuta considerazione tanto la presenza di ipoclorito di sodio quanto il gasolio nel RdSD (cfr. pagg. da 118 a 120 del all. 124 della produzione della Snam del 29 novembre 2023), lì dove si è chiarito come la produzione di tale sostanza avvenga *“in quantità ben al di sotto dei limiti previsti per i prodotti della categoria E1, tra i quali rientra l'ipoclorito di sodio, alla colonna 2 della parte 1 (100 t) dell'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015”*; e malgrado ciò, nel paragrafo *“Dettagli sulle modalità di gestione dell'idrogeno da elettrolisi per la produzione di ipoclorito”* sono state analizzate l'ipotesi di formazione di idrogeno e le relative contromisure adottate e installate a bordo della Golar Tundra.

In tal ottica, il gruppo di lavoro, basandosi sull'analisi di *screening*, sulle quantità coinvolte, nonché sui sistemi di rilevazione e di sicurezza, ha ritenuto marginali le criticità derivanti dalla presenza di ipoclorito di sodio e di idrogeno, nonché sufficientemente prudentiale l'approccio della società proponente.

Pertanto, è stata esclusa la necessità di ulteriori approfondimenti, tenuto conto del condivisibile approccio, secondo cui il livello di approfondimento delle analisi deve essere proporzionale al rischio.

Inoltre, gli altri aspetti menzionati dal Comune (la densità del traffico marittimo, i risultati degli studi di manovrabilità in situazioni di emergenza

nonché gli effetti ambientali) sono stati tutti puntualmente descritti negli elaborati agli atti del procedimento commissariale e nei rapporti di sicurezza preliminare e definitivo. Di tali aspetti si è, oltre tutto, tenuto conto nel valutare l' idoneità della localizzazione del terminale.

60.5 – Parimenti priva di pregio risulta la censura, con cui il ricorrente - rifacendosi alle valutazioni tecniche espresse in una perizia di parte, sulla cui portata si richiamano, per sinteticità, le considerazioni svolte al par. 60.3 - ha lamentato la mancata ottemperanza delle prescrizioni individuate dal NOF, la cui corretta esecuzione andava verificata in occasione dell'adozione del RdSD.

60.5.1 – Ciò vale, innanzitutto, per il primo ordine di doglianze, con cui il ricorrente ha lamentato che, in sede di RdSD, il CTR avrebbe implicitamente attribuito alla FSRU la possibilità di rifornire metaniere di piccola/media taglia (c. d. *small scale LNG*); detta attività, in particolare, sarebbe stata oggetto di valutazione nel RdSD, pur essendo esclusa dallo spettro dell'autorizzazione unica nonché foriera di rischi aggiuntivi.

Sul punto, è dirimente considerare che, come emerge dal verbale del CTR del 16 giugno 2023, l'esame svolto nel RdSD sui rischi di tale attività non è equivalso ad autorizzarla né a renderla comunque possibile.

Ne consegue che il CTR non ha ampliato (né avrebbe potuto farlo, non avendone la competenza) il perimetro dell'autorizzazione, che è rimasto invariato.

Parimenti nessuna violazione del NOF risulta ravvisabile.

60.5.2 – Parimenti non condivisibile risulta, il secondo ordine di doglianze – già dedotto dal rappresentante del Comune di Piombino nel CTR e in tale sede adeguatamente confutato - relativo ai paventati rischi derivanti da sversamenti di sostanze pericolose, che a dire del ricorrente non sarebbero stati valutati.

Va, innanzitutto, considerato, a riprova dell'attenzione del CTR sul punto, che detto Comitato nel corso dell'istruttoria ha formulato alcune richieste di chiarimento, che hanno trovato puntuale riscontro nella relazione presentata

dalla società proponente (all. 126, significativamente rubricato “*integrazioni RdSD*” prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 6-8).

60.5.1a – Quanto alla paventata presenza dell’olio combustibile, l’esame della documentazione in atti smentisce l’affermazione del ricorrente.

Al proposito dirimente risulta la lettura del RdSD, lì dove si riferisce che “*La nave FSRU è dotata di serbatoi di stoccaggio di carburanti liquidi, che utilizza per l’alimentazione del sistema di produzione*

dell’energia elettrica, utilizzata per la propulsione e per la rigassificazione. I carburanti liquidi impiegati, in aggiunta e/o in alternativa al BOG, sono:

- *Marine Diesel Oil (MDO ISO8217: 2010, DMB).*

- *Marine Gasoil (ISO8217: 2010, DMA).*

Non si prevede uso di Olio Combustibile (HFO RMG 380 - ISO 8217- 2010) presso il Terminale, nonostante la FSRU sia dotata di serbatoi di stoccaggio dedicati?” (all. 124 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pag. 121).

Ancora, al par. C.4.4.2 del medesimo rapporto, dedicato alla “*Valutazione delle conseguenze ambientali degli scenari incidentali*”, si legge che l’olio combustibile non verrà utilizzato presso il terminale, nonostante che lo stesso rientri in via astratta nel novero dei carburanti potenzialmente utilizzabili per l’alimentazione dei motori della Golar Tundra (cfr. sempre all. 124, pag. 296).

E vale la pena specificare che con “*olio combustibile*” ci si riferisce ad un carburante diverso, nella composizione chimica, dal Marine Diesel o Marine Gasoil, tant’è vero che nella terminologia tecnica viene identificato con un codice diverso, che non viene impiegato sulla Golar Tundra.

In ogni caso, il tema è stato oggetto di una specifica richiesta di chiarimenti da parte del gruppo di lavoro designato dal CTR che, avendo rilevato che la “*Scheda di Sicurezza*” relativa all’olio combustibile veniva ancora riportata in alcuni passaggi del RdSD, ha chiesto alla Snam di confermare – com’è poi avvenuto – l’assenza di detta sostanza pericolosa (cfr. all. 126, prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023 pag. 6, richiesta 2.1.1). E detta conferma è stata fornita.

60.5.1b – Con riferimento all'ipoclorito di sodio, giova, innanzitutto, è decisivo richiamare quanto in precedenza illustrato al par. 60.4 e aggiungere che nel par. B.3.2.12.4 del RdSD, si legge che: i) *“Il sistema descritto produce ipoclorito di sodio senza accumulo ed in quantità ben al di sotto dei limiti previsti per i prodotti della categoria E1, tra i quali rientra l'ipoclorito di sodio, alla colonna 2 della parte 1 (100 t) dell'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015.”* (all. 124, prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 118-120); ii) *“L'ipoclorito di sodio, che rientra nella categoria E1 di cui alla parte 1 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 105/15, [...] di cui nel Rapporto di Sicurezza preliminare si era ipotizzato lo stoccaggio a bordo della FSRU, verrà prodotto in situ mediante il sistema antivegetativo [...] e sarà effettivamente stoccato a bordo FSRU in quantità non significativa per usi non legati al processo di rigassificazione (in particolare per il trattamento acque, in quantità inferiore al 2% della quantità limite corrispondente secondo l'allegato 1 del D.Lgs. 105/2015 e in un locale di stoccaggio dedicato ai prodotti chimici); all'interno del Terminale ne è previsto un piccolo stoccaggio dedicato al sistema antincendio di banchina (1 m³).”* (cfr. sempre all. 124, pag. 132)

Si tratta, dunque, di una quantità di sostanza che lo stesso d.lgs n. 105/2015 ritiene non pericolosa. Non va, poi, trascurato che la scelta di produrre l'ipoclorito a bordo invece che, come inizialmente previsto, stoccarlo in grandi quantità, non solo riduce radicalmente il livello di rischio già considerato nell'ambito del RdSP, ma è altresì indice dell'intendimento della Snam di operare con le modalità idonee a garantire la maggior sicurezza.

Infatti, come osservato dalla società proponente, *“non essendo previsto stoccaggio di ipoclorito non è ragionevole ipotizzarne un rilascio [in mare ndr]. Inoltre ai punti di aspirazione acqua mare viene inviata acqua di mare già additivata di ipoclorito e non ipoclorito puro”* (cfr. sempre all. 124, pag. 296).

Ebbene, nonostante che: i) la produzione di ipoclorito sia, per quantità, non soggetta al d.lgs n. 105/2015; ii) l'ipotesi del suo rilascio in mare non sia credibile, oltre alla descrizione del *“Sistema Acqua Mare”*, contenuta nel succitato par. B.3.2.12.4, la Snam ha anche valutato le conseguenze ambientali

derivanti dalla produzione di ipoclorito di sodio a bordo della Golar Tundra (cfr. all. 124, pagg. 296 e ss., par. C.4.4.2; pag. 383, par D.3.2).

Inoltre, quanto al sistema di produzione mediante elettrolisi, sono stati specificati due sistemi di sicurezza che arrestano il funzionamento dell'elettrolizzatore (con arresto della produzione di ipoclorito), allo scopo di prevenire ogni forma di guasto o innesco delle (minime) quantità di idrogeno che dovessero accumularsi nel circuito.

Il “Sistema Acqua Mare” è stato, in sostanza, trattato con tecniche di analisi di rischio equivalenti a quelle adoperate per ogni altro componente del sistema di rigassificazione, in particolare mediante una valutazione “statistico-storica” basata sulle casistiche di guasto riscontrate nella letteratura scientifica.

Il predetto fattore di rischio, ha, dunque, ricevuto una considerazione adeguata, anche alla luce dei chiarimenti richiesti dall'Amministrazione e puntualmente forniti dalla Snam (all. 126 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 6-7, par. 2.1.2).

60.5.1c – Con riferimento alla presenza del gasolio (*marine diesel oil* e *marine gasoil*) a bordo della Golar Tundra, anche tale aspetto è stato, contrariamente a quanto affermato dal ricorrente, è stato oggetto di un'esaustiva istruttoria nell'ambito del RdSD.

Anzi, nel RdSD è stata introdotta la specifica ipotesi incidentale 15R, relativa alle manichette per il riempimento dei serbatoi di gasolio della Golar Tundra, in cui è stata vagliata l'ipotesi della rottura della manichetta e del conseguente spandimento di gasolio in mare (all. 124 dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 237 e ss.); rispetto a tale ipotesi, sono state formulate e riscontrate anche richieste di chiarimenti da parte del CTR (all. 126 dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 7-8, par. 2.1.3). In caso di perdite o spandimento di gasolio in mare, trova applicazione l'ordinanza UCM n. 86/2002, che, in relazione alle operazioni di rifornimento, stabilisce l'utilizzo di panne galleggianti anche quale misura di prevenzione di eventuali sversamenti.

In particolare, va osservato che l'impiego di panne antinquinamento è ampiamente diffuso e consolidato quale *best-practice* (cfr. standard ISO 17325 *Ships and marine technology - Marine environment protection, Oil booms*; nonché il progetto Europeo ISDAMP+ *Improvements of Shoreline Defences Against Maritime Pollution*, realizzato in Francia, Portogallo e U.K) e, di fatto, impedisce che il gasolio eventualmente sversato venga trasportato dal moto ondoso, facilitando altresì eventuali interventi di emergenza.

Le misure di mitigazione individuate sono state ritenute dal CTR, con valutazione immune da mende, adeguate, tenuto conto che tale evenienza rappresenta, in termini di conseguenze, un evento non più gravoso di quelli che si possono ipotizzare per una qualsiasi nave e per l'ambito in cui essa si trova (un porto); quindi gli effetti sull'ambiente di un eventuale sversamento in mare, all'interno di un porto, sono stati ritenuti marginali tenuto conto delle misure di prevenzione e di intervento previste.

In sostanza, tale scenario è stato ritenuto caratteristico di qualunque altro mezzo navale presente in porto.

60.6 – Del pari smentita dalla documentazione in atti risulta la doglianza secondo cui sarebbe stata violata la prescrizione n. 4, volta a prevedere che, nel RdSD, fosse data evidenza dei lavori di “manutenzione straordinaria” effettuati sulla Golar Tundra.

Sul punto, per esigenze di sintesi si richiama quanto diffusamente illustrato al par. 60.1, risultando la censura smentita dall'esame della documentazione versata in atti.

60.7 – Altrettanto non condivisibile risulta la doglianza, secondo cui sarebbe stata violata la prescrizione n. 12, con cui il CTR aveva chiesto di: i) rivalutare gli effetti domino; ii) effettuare una analisi *CFD* (*Computational Fluid Dynamics*) per i *top event* con eventi di irraggiamento, al fine di individuare le aree maggiormente esposte; iii) verificare l'adeguatezza delle misure di compensazione delle conseguenze adottate; iv) valutare anche i possibili scenari di incendio esterno.

Al proposito, giova, innanzitutto, evidenziare che i contenuti del RdSD sono stati oggetto di attento vaglio da parte del CTR, vaglio che ha portato da un lato ad un'analitica richiesta di chiarimenti e di integrazione, puntualmente riscontrata (cfr. sul punto all. 126 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 9-18) e a sopralluoghi del gruppo di lavoro nei giorni 10 febbraio 2023, 14 aprile 2023, 20 aprile 2023, 2 maggio 2023, 19 maggio 2023 e 26 maggio 2023.

Tale attività di vaglio, di verifica e di riscontro, anche “sul campo” ha consentito di verificare le caratteristiche dell'installazione e di effettuare simulazioni di eventi incidentali, con l'intervento dei dispositivi di protezione previsti.

Le valutazioni effettuate a valle delle prove condotte hanno consentito di verificare: i) la congruenza tra quanto riscontrato “sul campo” e il contenuto del RdSD; ii) in definitiva, l'efficacia nel concreto delle misure di sicurezza pianificate dalla Snam.

Sul punto, le censure dedotte, imperniate sul contenuto del documento tecnico di un consulente di parte, peraltro già sottoposto alla dialettica procedimentale senza esiti positivi al CTR, da un lato sono parziali, in quanto non tengono nel dovuto conto degli accertamenti *in loco* compiuti dal gruppo di lavoro; d'altro lato fanno leva su una serie di obiezioni relative a profili ipotetici o eminentemente teorici; d'altro lato ancora, lungi dal far emergere inequivoci aspetti di palese erroneità o illogicità dell'atto avverso, sono finalizzate a sollecitare un inammissibile sindacato sostitutivo del Giudice amministrativo su valutazioni espressione di lata discrezionalità tecnica e assunte in modo immune da mende.

Giova solo aggiungere che - come condivisibilmente evidenziato dalla Regione Toscana e non contestato in modo efficace dal ricorrente - la modellazione *CFD* non è stata invalidata da un erroneo inserimento dei parametri di *input* nell'analisi dei rischi di collisione tra navi e rilascio accidentale, in quanto la modellazione del comportamento fluidodinamico del

LNG e dei suoi vapori non è influenzata dalla massa (dislocamento) della nave, bensì dalla geometria del sistema.

Persuade, quindi la conclusione della Snam e delle parti resistenti, secondo cui i parametri GT (*Gross Tonnage*) o DWT (*Deadweight*) non costituiscono *input* di tale simulazione e pertanto non possono in ogni caso invalidarla.

In definitiva, l'esame della documentazione in atti evidenzia che le valutazioni in esame sono state compiute con metodologie e approcci internazionalmente riconosciuti dalla letteratura tecnica, che possono ritenersi conformi alle norme di buona tecnica e coerenti con quanto postulato dal d.lgs n. 105/2015.

60.8 – Le medesime conclusioni di infondatezza valgono per la censura, secondo cui sarebbe stata violata la prescrizione n. 13, volta a richiedere l'indicazione nel RdSD delle misure di *security*, con riferimento alla prevenzione di azioni di sabotaggio e degli attacchi terroristici, anche di tipo *cyber*, misure che sarebbero state individuate con un riferimento generico a misure *standard*.

Sul punto, in disparte l'eccessiva genericità della censura, è decisivo osservare che, come ha correttamente valutato il CTR:

- le misure di sicurezza presenti all'interno dell'unità di rigassificazione sono risultate coerenti rispetto alla tipologia di rischi identificati e in linea con le previsioni dei principali *standard* in materia: oltre alle ulteriori misure mirate già pianificate, la Snam ha rappresentato di avere una certificazione ISO/IEC:27001, avente ad oggetto “*Operation, maintenance and service development of IT services to the Golar group of companies*”;
- alla Golar Tundra sono stati applicati ed estesi le procedure di sicurezza già in essere presso il Gruppo Snam;
- il non eccessivo dettaglio delle informazioni fornite dalla Snam, comunque idoneo ad offrire un quadro sufficientemente completo per valutare l'attuazione della prescrizione in discorso, è giustificato dal carattere riservato

dei relativi dati sul piano di sicurezza, che costituiscono “*informazioni non classificate controllate*” ed equiparate a dati non divulgabili;

- la valutazione della specifica idoneità del contenuto del piano implementato sarà affrontata in modo più capillare dal Comitato di Sicurezza Portuale, nell’ambito di un distinto procedimento.

60.9 – Ugualmente non persuasiva risulta la doglianza, secondo cui sarebbe stata violata la prescrizione n. 14, con cui il CTR aveva richiesto alla Snam di approfondire le analisi degli effetti di condizioni meteo, come quelle verificatesi nell’agosto 2022 (venti fino a 120 km/ora), sulle attività di rigassificazione e sul fenomeno dello *sloshing*, prendendo in considerazione sia la nave gasiera che la FSRU.

In tesi, la società proponente non avrebbe adeguatamente valutato l’evenienza di un allontanamento necessitato e improvviso dal porto durante l’allibo e delle relative conseguenze in punto di *sloshing*.

Sul punto, nel richiamare le considerazioni già formulate al par. n. 40.4.2 sull’analogo profilo di doglianza dedotto in relazione al NOF, giova soggiungere che, come valutato dal CTR in modo immune da mende:

- eventuali condizioni meteomarine avverse di entità pari a quella descritta nel gravame non potrebbero generare concrete problematiche alla FSRU e/o alle navi gasiere dal momento che la programmazione degli scarichi è flessibile prima di tutto in relazione alle previsioni meteo; tale programmazione viene svolta comunque sotto la supervisione dell’UCM di Piombino;

- in presenza di condizioni meteomarine di siffatta intensità il transito dei traghetti viene inibito e dunque non risulta plausibilmente ipotizzabile la concomitanza di eventi suggestivamente rappresentati dal ricorrente; si consideri che in occasione delle condizioni meteomarine estreme verificatesi dal 1° al 6 novembre 2023: i) il porto è stato chiuso; ii) il sistema degli ormeggi del FRSU non ha manifestato alcuna criticità; iii) non si è verificato il rischio dello *sloshing*;

- tali circostanze non sono affatto smentite dagli esiti delle simulazioni contenute nel rapporto Cetena del 26 agosto 2022: quest'ultimo, infatti, ha riguardato le condizioni meteomarine che consentono di effettuare in sicurezza le manovre di accosto alla Golar Tundra (e ripartenza) delle metaniere che riforniranno la FSRU (e degli altri natanti circolanti nel porto) e non, come erroneamente supposto dal ricorrente, gli effetti delle intemperie sulle navi già ormeggiate e assicurate alla banchina; né del resto, il ricorrente è stato in grado di introdurre alcun adeguato elemento idoneo ad inficiare le risultanze della puntuale e circostanziata relazione tecnica depositata dalla Snam il 29 novembre 2023, volta a corroborare la sicurezza delle acque portuali, anche in caso di forti intemperie;

- quanto all'episodio della manovra della M/N Eco Barcellona in occasione degli eventi meteomarini del novembre 2023 - al di là della lettura più o meno suggestiva data allo stesso dalle parti - la documentazione versata in atti sull'accaduto mette in luce che: i) non risulta essere stata effettuata alcuna chiamata di soccorso o altra forma di segnalazione di emergenza a livello portuale da nessuno dei soggetti coinvolti (il Comandante della M/N Eco Barcellona, il Pilota, il Comandante della M/N Golar Tundra, il Comandante della Corsica Express Three): ciò ha impedito in radice l'attivazione delle procedure di emergenza previste; ii) la predetta nave è riuscita dal porto senza danni con la presenza, peraltro non obbligatoria, di un rimorchiatore; la permanenza nel golfo di Follonica della metaniera "Kool Orca", destinata a rifornire la Golar Tundra, lungi dal connotarsi in termini di condotta anomala o pericolosa, rappresenta una condotta ispirata a normale prudenza; inoltre, l'affermazione del ricorrente, secondo cui gli eventi di cui si discute sarebbero aggravati dall'asserita vicinanza della Golar Tundra alle "prime abitazioni della città di Piombino" è smentita dalle risultanze documentali: non paiono configurabili particolari rischi per la popolazione residente del Comune, tenuto conto che le prime abitazioni si trovano, in linea d'aria rispetto

all'impianto, a più di 1 km, ossia ben oltre i 400 metri di ampiezza massima dell'area di potenziale danno verificata dal CTR nell'ambito del RdSD;

- riguardo, infine, alla questione del disormeggio, la piana lettura della prescrizione contenuta nel parere dell'UCM n. 14045 del 12 ottobre 2022 mette in luce l'assoluta eccezionalità del distacco e del disormeggio d'urgenza della Golar Tundra dalla banchina portuale: tali evenienze, infatti, configurabili in relazione non solo alle condizioni meteo ma anche alla tenuta del sistema di ormeggio e comunque sono concepite avuto riguardo ad altre tipologie di emergenza (ad es. incendio in banchina est o nord) valutate caso per caso dall'Autorità marittima; tale evenienza, poi, non necessariamente comporta la necessaria uscita dalle acque portuali; inoltre, anche in caso di uscita dal porto, navi come la Golar Tundra o la Maran Gas Kalymnos, dotate di serbatoi a membrana, sono congegnate in modo da consentire la navigazione sicura anche in condizione di carico parziale; in quest'ottica, la circostanza che la Golar Tundra sia un mezzo auto-propulso rappresenta una potenzialità aggiuntiva, ove mai dovesse essere necessario allontanarla dalla banchina presso cui è ormeggiata.

Ancora una volta, quindi, il ricorrente ha cercato di qualificare come lacune valutative del CTR quelli che in realtà costituiscono aspetti di non condivisibilità delle scelte amministrative tecnico-discrezionali adottate in modo immune da mende; e ciò tenuto conto della coerenza delle stesse rispetto alle caratteristiche, all'operatività della FSRU e ai correlativi rischi nonché all'adeguatezza dei presidi prefigurati, dimostrata in concreto in occasione dei recenti eventi atmosferici avversi.

60.10 – Ugualmente non persuasiva risulta la doglianza, secondo cui sarebbe stata violata la prescrizione n. 14 (rischio da fonti mobili), volta a richiedere a Snam una valutazione dei rischi di impatto all'interno del porto.

Secondo il ricorrente, tutte le valutazioni effettuate dalla Snam in relazione agli argomenti trattati nella succitata documentazione, sarebbero viziati per un

errore di calcolo della massa delle navi, che renderebbe inattendibili i risultati delle analisi.

Ora, premessa e incontestata la presenza dell'errore, consistente nell'inserimento dell'unità di misura (t) nella colonna "*Gross Tonnage (GT)*", mette conto osservare che il ricorrente si è limitato a dedurre tale errore, denunciandone la valenza inficiante delle valutazioni compiute ma non è stato in grado dimostrare, con elementi concreti e sufficientemente supportati, in che modo, per quali aspetti e di quanto dette valutazioni sarebbero state inficiate.

Per converso, la Snam ha prodotto il 29 novembre 2023 (cfr. all. 125) un'articolata e puntuale memoria tecnica, in cui a pagg. 28 e ss. è addivenuta alla conclusione della valenza non inficiante dell'errore: i) spiegando che "*Il valore del GT non costituisce in alcun modo l'input delle simulazioni avanzate condotte a supporto dell'analisi di rischio (simulazione fluidodinamica, analisi termo strutturale e studio della collisione). Pertanto, non si comprende come si possano definire "inattendibili" le simulazioni condotte*"; ii) compiendo una descrizione delle metodologie utilizzate per le diverse simulazioni, dalla quale si evince chiaramente l'indifferenza del refuso invocato dal ricorrente rispetto alle risultanze dell'analisi condotta.

Ora, a fronte di tale puntuale e circostanziata affermazione, la ricorrente non è stata in grado di addurre alcun elemento idoneo ad inficiarne la rilevanza e l'attendibilità.

Di qui l'inidoneità dell'errore materiale invocato a determinare l'annullamento della determinazione avversata.

Quanto, poi, agli ulteriori aspetti di pretesa incongruità delle valutazioni svolte dal CTR, giova rappresentare che:

- l'analisi delle collisioni è stata effettuata in una condizione di movimento, da ritenersi sicuramente peggiorativa rispetto alle reali condizioni della FSRU, destinata a rimanere ormeggiata in porto;

- la questione è stata trattata in un insieme di documenti (esame dello Studio Cetena; studio di frequenza delle collisioni; analisi degli impatti di un'eventuale collisione tra FSRU / cargo e FRSU / traghetto; elaborazione di procedure di sicurezza incluse nel citato Regolamento delle attività del Terminale) coerente con le migliori prassi tecniche vigenti;
- le misure di prevenzione e di protezione, adeguate alle caratteristiche e all'operatività della FSRU, sono state vagliate e ritenute idonee dal CTR nel corso di un procedimento articolato e scandito in vari momenti di interlocuzione con la società proponente;
- le aree di danno sono state perimetrare in modo specifico e puntuale nella relazione istruttoria del gruppo di lavoro creato dal CTR, in cui si legge, fra l'altro, che la soglia più grave di "Elevata letalità" non si estende oltre i 189 metri, mentre quella meno grave "Lesioni reversibili" non supera i 427 metri dal punto di rilascio; dunque, non coglie nel segno l'asserzione del ricorrente, secondo cui le aree di danno riguarderebbero l'intera imboccatura del porto;
- sul tema dell'analisi di rischio delle procedure di rifornimento anche in caso di improvvisa necessità di disormeggio, al di là dell'assoluta eccezionalità del caso, anche questa eventualità è stata presa in considerazione e valutata in sede di esame del RdSD, essendo emerso che anche le navi dotate di serbatoi a membrana sono dotate di specifiche procedure di riequilibrio del carico che consentono di navigare, anche in condizioni di emergenza, con serbatoi a "mezzo carico";
- il piano di emergenza interno allegato al RdSD (all. 145 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023) in più passaggi (cfr. parr. 6.6, 6.8, 6.8.1 e 6.8.2) ha trattato i casi di emergenza e le contromisure da assumere nelle fasi di carico e scarico del GNL: le emergenze che impongono l'allontanamento delle LNG Carrier sono state analizzate nel RdSD nonché nel piano di emergenza interno e sono state approvate dal CTR in modo immune da vizi;
- le "guide" allegate all'analisi *Hazid* delle fasi di accosto, ormeggio e connessione sono state ritenute dal CTR coerenti con le caratteristiche della

Golar Tundra, in quanto facenti parte del sistema integrato di gestione della nave: le guide sono emesse da *CoolCo* per l'intera flotta di navi, in base ai dettagli costruttivi delle navi stesse (inclusa la Golar Tundra); tali guide includono procedure per la gestione in sicurezza delle operazioni di carico e di scarico, comprese le disconnessioni delle gasiere, aspetti che non vengono modificati dalla specificità della localizzazione della FSRU nel porto di Piombino.

Ne consegue anche sotto tale profilo l'infondatezza della doglianza dedotta.

60.11 – Non regge il vaglio di fondatezza neppure la censura, secondo cui sarebbe stata violata la prescrizione n. 16 (perdita/rottura da manichette ed errore umano): secondo il ricorrente il RdSD conterrebbe una sottostima della frequenza delle ipotesi incidentali relative ai trasferimenti di GNL nave-FSRU; ugualmente sottostimato sarebbe l'errore umano all'origine di potenziali incidenti.

Infatti, contrariamente a quanto sostenuto dal ricorrente, è stato verificato dalla società proponente, su richiesta del gruppo di lavoro, che l'utilizzo delle frequenze "corrette" in funzione delle ore di impiego non determina significative variazioni della frequenza degli eventi né tanto meno va a individuare ulteriori eventi credibili.

Quanto alle ipotesi incidentali collegate all'errore umano, il valore utilizzato ai fini della redazione del RdSD è stato elaborato sulla base di dati di letteratura ritenuti validi e consolidati (cfr. *Report IOGP* No. 434–5 "*Human factors in QRA*" (2010), par. 2.6).

I relativi parametri sono stati utilizzati per determinare la frequenza di accadimento dell'ipotesi incidentale 5H, relativa alle operazioni di riempimento dei serbatoi, ossia proprio di quel tipo di attività che viene regolarmente eseguita dagli operatori presenti sulla Golar Tundra (cfr. pagg. 203, 183-184 del RdSD all. 124 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023).

Peraltro, nell'ambito dell'analisi di rischio, la società proponente ha valutato anche la condizione di "stress" che risulta evidentemente associato alle

operazioni di risposta degli operatori in caso di allarme.

Quanto all'errore umano, poiché non esistono banche dati specifiche per il settore delle FSRU, il gruppo di lavoro, ha comunque ritenuto, in un'ottica prudenziale e tuzioristica, opportuno impartire una specifica prescrizione.

In definitiva, le problematiche lamentate dal Comune sono state adeguatamente valutate dal gruppo di lavoro, che ha impartito due puntuali prescrizioni, da verificare nel corso dell'ispezione prevista dall'art. 27 del d.lgs n. 105/2015, e precisamente:

- *“In considerazione della mancanza di ratei di guasto maggiormente specifici per le manichette di trasferimento di LNG e GN, si richiede di aggiornare entro 3 mesi e successivamente annualmente la stima delle frequenze di accadimento dei Top Event legati alla rottura di tipo random delle suddette manichette, alla luce di eventuali aggiornamenti delle banche dati di settore e dell'esperienza operativa di stabilimento e/o di stabilimenti simili. Eventuali aumenti delle frequenze dovranno essere riportati ai valori stimati nel presente RdS, mediante l'adozione di mirate misure gestionali di ispezione e manutenzione”;*
- *“Adottare idonee misure organizzative e gestionali (turnazione, programma di informazione, formazione e addestramento, ecc.) atte a minimizzare la probabilità di errore umano anche in condizioni di emergenza, identificando all'interno del SGS un indicatore di prestazione specifico”.*

Anche in questo caso le carenze e lacune invocate nel gravame integrano in realtà aspetti di non divisibilità delle valutazioni amministrative e tendono a sollecitare un sindacato giurisdizionale sostitutivo delle stesse.

60.12 – Altrettanto inconferente risulta il riferimento allo stato del procedimento per la collocazione della FSRU *off shore* nell'Alto Tirreno, comparazione che avvalorerebbe la carenza di istruttoria che ha caratterizzato la fattispecie oggi all'esame.

Difatti, la completezza dell'istruttoria va valutata sulla base dei soli atti del procedimento sfociato nell'adozione dei provvedimenti impugnati e non certo in forza di atti, documenti e determinazioni afferenti ad altri procedimenti,

autonomi e condotti da altra Amministrazione (nella specie, il Commissario straordinario di Governo per la realizzazione e l'esercizio del progetto FSRU "Alto Tirreno").

Parimenti non conducente risulta la pretesa del ricorrente di "comparare" le soluzioni prospettate, nell'ambito del diverso progetto "Alto Tirreno", in tema di regolamentazione del traffico marino e di misure di sicurezza indicate nelle interlocuzioni con i Vigili del Fuoco.

Nell'ambito del procedimento oggetto del presente giudizio, le misure volte a disciplinare la sicurezza del traffico navale in area portuale e la sicurezza dell'impianto sono state specificamente istruite, valutate e disposte dalle competenti Autorità, e rispecchiano, evidentemente, le specificità del sito di esercizio della FSRU (nell'ambito dell'area portuale).

61 – Con il quarto mezzo dei quarti motivi aggiunti, con la seconda parte dei quinti motivi aggiunti (paragrafo 2) e con i primi cinque mezzi dei sesti motivi aggiunti, il ricorrente ha impugnato gli atti relativi al procedimento per la costruzione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, nonché l'ordinanza commissariale n. 57 del 27 luglio 2023 che, a modifica dell'ordinanza commissariale n. 140/2022, ha autorizzato la realizzazione e all'esercizio del citato impianto.

I motivi saranno oggetto di trattazione congiunta in quanto: i) il quarto mezzo dei quarti motivi aggiunti si è appuntato sull'ordinanza commissariale n. 32/2023, con cui il Commissario ha dato avvio al procedimento per l'ottimizzazione progettuale dell'impianto; ii) il contenuto del paragrafo 2 dei quinti motivi aggiunti, volto ad avversare, fra l'altro, il verbale della conferenza di servizi del 10 luglio 2023, nel corso della quale è stata esaminata l'istanza della Snam volta alla realizzazione dell'ottimizzazione, è stato riprodotto pedissequamente nei primi cinque mezzi del sesto atto di motivi aggiunti, che hanno investito anche l'atto autorizzativo finale.

61.1 – Ciò premesso, il Collegio rappresenta, per una migliore intelligenza dei fatti, che l'impianto di correzione dell'indice di Wobbe è funzionalizzato alla

correzione tecnica, attraverso l'utilizzo di azoto, di talune tipologie di gas naturale che, presenti sul mercato libero, non possiedono tuttavia le caratteristiche idonee per essere immesse direttamente nella rete nazionale.

Va immediatamente evidenziato che – come già in precedenza anticipato - il rigassificatore è in condizioni di operare (e sta attualmente operando), senza alcun impatto sulla tempistica per la realizzazione del progetto stabilita nell'autorizzazione unica e recepita nell'AIA, anche prima della realizzazione dell'impianto di correzione del detto indice, atteso che quest'ultimo si limita ad ampliare le possibilità di acquisto di gas da parte della Snam, ferma restando la funzionalità della FSRU.

L'evidenza del carattere meramente accessorio di tale impianto e della sua inidoneità ad incidere sui tempi di realizzazione e sulla funzionalità del progetto FSRU risulta viepiù accentuata dall'entrata in vigore, il 14 ottobre 2023, del decreto del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE) del 4 ottobre 2023, adottato per recepire una serie di indirizzi di matrice eurounitaria.

Tale decreto ha, fra l'altro, previsto l'aggiornamento del d.m. del 18 maggio 2018 recante, tra l'altro, la *“Regola tecnica sulle caratteristiche chimico-fisiche e sulla presenza di altri componenti nel gas combustibile” da convogliare nelle reti di trasporto e distribuzione al fine di modificare il limite massimo dell'indice di Wobbe”*.

In sostanza, il sopravvenuto intervento normativo ha di fatto reso compatibile per l'immissione nella rete nazionale qualsivoglia qualità di GNL presente sul mercato.

A tale stregua, la realizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, che già in precedenza era ininfluente in vista della valutazione sulla tempistica e sulla messa in opera del progetto FSRU, è divenuto incontrovertibilmente inutile, tant'è che nessuno dei lavori autorizzati risulta essere stato avviato.

Ora, atteso che l'impugnativa degli atti con cui è stata autorizzata la realizzazione dell'ottimizzazione risulta essenzialmente preordinata, per stessa

ammissione del ricorrente (cfr. pag. 6 della replica depositata il 9 dicembre 2023), a contestare la legittimità degli atti relativi all'autorizzazione del progetto FRSU, il Collegio osserva che anche l'accoglimento di tale impugnativa non sarebbe idoneo a pregiudicare la funzionalità del rigassificatore, che già *ab origine* poteva operare (e sta operando) anche in assenza dell'impianto stesso né tanto meno determinerebbe l'illegittimità dei provvedimenti relativi all'autorizzazione di tale progetto.

Ne deriva che i gravami volti a censurare gli atti concernenti l'autorizzazione alla realizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe (il quarto mezzo dei quarti motivi, il par. 2 dei quinti motivi aggiunti e i primi cinque mezzi dei sestimi motivi aggiunti) risultano improcedibili per sopravvenuta carenza d'interesse, in quanto, specie dopo l'entrata in vigore del d.m. del 4 ottobre 2023, il loro accoglimento non scalfirebbe la legittimità degli atti autorizzativi del progetto FSRU.

Sul punto, il Collegio non può che riportarsi al costante orientamento giurisprudenziale, secondo cui deve essere dichiarata la sopravvenuta carenza di interesse quando il processo non possa per qualsiasi motivo produrre alcun risultato utile per la parte ricorrente.

A tal fine, occorre che sopraggiunga nel corso del giudizio – come nella fattispecie per cui è giudizio- una situazione di fatto o di diritto tale da rendere chiara e definitiva l'inutilità di un'eventuale sentenza di annullamento (cfr. *ex plurimis* Cons. St., VI, n. 6824/2021; id., VI, n. 2224/2021; id., II, 7337/2020; T.A.R. Campania, Napoli, n. 1453/2022; id., III, n. 1370/2021; T.A.R. Lombardia, Milano, n. 24/2021).

62 – In ogni caso, per mera completezza, si soggiunge che, quand'anche fossero stati procedibili:

- il quarto mezzo dei quarti motivi aggiunti, sarebbe risultato comunque: 1) infondato, nella parte in cui si è sostenuto che l'atto di avvio del procedimento costituirebbe elemento dimostrativo dell'inattendibilità del cronoprogramma per l'entrata in funzione del progetto FSRU e quindi sintomo rivelatore

dell'illegittimità dell'autorizzazione unica e dell'AIA (cfr. sul punto quanto già in precedenza diffusamente illustrato); 2) inammissibile e comunque infondato, nella parte recante l'enucleazione dei vizi propri di tale atto, atteso che: i) quest'ultimo assume valenza endoprocedimentale e risulta come tale privo di lesività; ii) le censure genericamente articolate nel gravame sono state approfondite nei quinti e sesti motivi aggiunti e la loro infondatezza sarà illustrata nel corso dell'esame di questi ultimi;

- il par. 2 dei quinti motivi aggiunti e i sesti motivi aggiunti, sarebbero comunque risultati infondati.

62.1 – Ciò è innanzitutto a dirsi per la prima censura (paragrafo 2.1 dei quinti motivi aggiunti e paragrafo 1 dei sesti motivi aggiunti), con cui il ricorrente ha lamentato la compressione delle proprie garanzie partecipative, affermando di non aver avuto possibilità di acquisire adeguata contezza della documentazione trasmessa dalla Snam il 7 luglio 2023 e pubblicata in pari data sulla pagina *web* del Commissario in vista della conferenza di servizi del 10 luglio 2023.

Per il ricorrente, dato il breve lasso di tempo intercorrente fra detta pubblicazione e la conferenza di servizi, neppure quest'ultima avrebbe avuto modo di approfondire adeguatamente la suddetta documentazione.

La censura non coglie nel segno, ove si consideri che:

- la disciplina in materia di conferenza di servizi non reca una disciplina minuta di ogni singola scansione procedimentale interna ma una regolamentazione flessibile, ispirata all'opposta logica della semplificazione procedurale, dell'efficienza in fase decisoria e della dialettica costruttiva fra le Amministrazioni partecipanti;

- la documentazione, di cui il ricorrente ha lamentato la ritardata trasmissione recava le integrazioni prodotte dalla Snam proprio in risposta alle osservazioni formulate dal Comune e, pertanto, su argomenti già ampiamente conosciuti e approfonditi e come tale esaminabili, in un'ottica costruttiva e non meramente formalistica e oppositiva, in un lasso di tempo ristretto;

- tutte le altre Amministrazioni, che evidentemente hanno partecipato alla conferenza di servizi con una diversa ottica rispetto al Comune ricorrente, nulla hanno eccepito;
- né può dirsi che le stesse abbiano espresso il loro assenso in modo non pienamente consapevole e informato, tenuto conto che le risultanze delle integrazioni sono state espressamente analizzate in sede conferenziale, come emerge dalla piana lettura del verbale (all. 134 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023, pagg. 7-11) e sono state discusse in presenza del Comune di Piombino, al quale è stata fornita risposta ogniqualvolta abbia formulato un'osservazione; nella specie non è dato, quindi, neppure intravedere una violazione delle regole della dialettica all'interno in sede conferenziale;
- in ogni caso, la società proponente ha chiesto di essere autorizzata a realizzare la soluzione realizzativa più semplice e di carattere gestionale, consistente nella predisposizione di un impianto semaforico con la creazione di relative corsie di accumulo, soluzione non abbisognevole di un ulteriore sviluppo progettuale.

62.2 – Neppure meritevole di positiva considerazione risulta la censura (paragrafo 2.2 dei quinti motivi aggiunti e paragrafo 2 dei sesti motivi aggiunti), con cui il Comune ricorrente ha lamentato che il procedimento relativo all'impianto di correzione dell'indice di Wobbe evidenzerebbe l'incoerenza del progetto autorizzato con l'Ordinanza commissariale n. 140/2022 rispetto alle ragioni di urgenza sottese all'applicazione dell'art. 5 del d.l. 50/2022.

Il ricorrente, inoltre, ha contestato che il procedimento in questione potesse essere assoggettato alla medesima procedura prevista all'art. 5 del d.l. 50/2022.

Al proposito, come già anticipato, il Collegio osserva che le censure ricorsuali muovono da un architrave logico smentito dalla documentazione in atti: quello per la Golar Tundra non sia in grado di operare in assenza dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe.

In realtà, la realizzazione del suddetto impianto non condiziona affatto l'operatività della FSRU, la quale è perfettamente in grado di operare (e in effetti sta operando) anche senza, e, quindi, il procedimento in oggetto non può far dubitare della natura emergenziale del rigassificatore di Piombino.

Come più efficacemente riportato nel verbale della conferenza di servizi interna del RUR del 14 giugno 2023 *“l'impianto Wobbe costituisce opera connessa del progetto FSRU ed il suo progetto è stato presentato unitamente a quello del rigassificatore e delle altre opere connesse. L'impianto è destinato alla correzione tecnica, attraverso l'utilizzo di azoto, di talune tipologie di gas, che il proponente potrebbe acquistare sul mercato libero, che non presentano caratteristiche idonee per essere immessi direttamente nella rete italiana. Il rigassificatore pertanto può operare anche in assenza di tale impianto con il vincolo sulla tipologia di gas acquistato dal proponente ossia sulla sua immediata compatibilità per l'immissione in rete.*

Il proponente in sede di istanza iniziale del 29.06.2022 ha presentato un progetto per l'impianto Wobbe che prevedeva la produzione in loco dell'azoto, lo stoccaggio e l'immissione in rete (qualora necessario). L'impianto ricompreso nell'autorizzazione n.140 del Commissario ha queste caratteristiche ma la sua realizzazione in tempi diversi rispetto alla data di messa in esercizio della FSRU (o addirittura la sua mancata realizzazione), non ne compromettono l'operatività, pur con il vincolo di cui sopra.

Successivamente all'autorizzazione il proponente ha ritenuto, anche considerando la durata triennale della stessa, più speditiva (e quindi compatibile con i tempi di permanenza della FSRU in porto) la realizzazione di un impianto semplificato senza la produzione in loco dell'azoto. La relativa rapidità di realizzazione secondo questa impostazione progettuale consente all'FSRU di poter operare con un più ampio “ventaglio” di tipologie di gas e quindi permette al proponente di poter acquistare le forniture anche da paesi che producono gas con caratteristiche tecniche non compatibili con la rete italiana.

L'alternativa a questa impostazione è rappresentata solo da non realizzare l'impianto con conseguente limitazione delle scelte di mercato dell'operatore, fermo restando che l'FSRU potrebbe comunque tranquillamente continuare ad operare.

La natura emergenziale della procedura si mantiene tale poiché associata al necessario incremento delle capacità di rigassificazione dell'Italia e alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento: l'ottimizzazione è pertanto perfettamente in linea con la necessità di garantire nel più breve tempo possibile la possibilità di approvvigionarsi su una pluralità di mercati.”

Dunque, la realizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, lungi dal condizionare l'operatività della FSRU, consente semplicemente di ampliare le forniture di gas anche a quelle che non sarebbero direttamente compatibili con la rete nazionale.

In ogni caso, con l'entrata in vigore del d.m. del 4 ottobre 2023 anche questa restrizione è venuta meno, rendendo la realizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe inutile.

In tal ottica, l'inconferenza dell'affermazione del ricorrente, secondo cui, in assenza di tale impianto, la FSRU non sarebbe in grado di funzionare a pieno regime, va considerata alla stregua del rilievo obiettivo per cui l'oggetto dell'autorizzazione recata dall'Ordinanza commissariale n. 140/2022 consiste unicamente nell'esercizio e nell'entrata in funzione del rigassificatore.

Quanto all'applicabilità al procedimento in discorso della procedura disciplinata dall'art. 5 del d.l. n. 50/2022, il Collegio reputa decisivo il rilievo per cui l'impianto di correzione dell'indice di Wobbe risulta infrastruttura strutturalmente e funzionalmente connessa alla FSRU e non può che essere attratta, per ragioni di coerenza logica e giuridica, allo stesso regime procedimentale previsto per l'opera principale.

Né può trascurarsi che la natura emergenziale della procedura è rispettata poiché associata al necessario incremento delle capacità di rigassificazione dell'Italia ed alla diversificazione delle fonti di approvvigionamento: l'ottimizzazione dell'impianto è, pertanto, perfettamente in linea con la necessità di garantire, nel più breve tempo possibile, la possibilità di approvvigionamento su una pluralità di mercati.

A ciò si aggiunga che l'impianto di correzione, anche considerato in sé e per sé, non rientra neppure nel novero degli interventi che il codice dell'ambiente sottopone a VIA.

Pertanto, la VIA per la realizzazione di tale impianto non sarebbe stata neppure necessitata a prescindere da quanto previsto dall'art. 5 del d.l. n. 50/2022.

La censura dedotta, quindi, non è convincente.

Neppure, come già anticipato, sussistono i presupposti per disporre la disapplicazione dell'art. 5 del d.l. n. 50/2022 né tanto meno per disporre il deferimento alla CGUE del quesito interpretativo sulla conformità di tale norma con il diritto UE; e ciò in considerazione da un lato della chiarezza del dettato normativo nonché dell'assenza di dubbi ermeneutici sul punto (cfr. in tal senso CGUE, 6 ottobre 2021, in C-561/19) e dall'altro del difetto di rilevanza della questione, considerata la portata dirimente delle norme del codice dell'ambiente surrichiamate.

62.3 – Non ha pregio neppure la censura (paragrafo 2.3 dei quinti motivi aggiunti e paragrafo 3 dei sesti motivi aggiunti), con cui il ricorrente ha sostenuto che non sarebbero stati adeguatamente valutati gli impatti derivanti dal nuovo progetto dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe e ha dedotto una serie di asseriti errori nella documentazione presentata dalla SNAM il 7 luglio 2023, in relazione ad un presunto un peggioramento della viabilità.

La censura non regge il vaglio di fondatezza.

62.3.1 – Innanzitutto, l'esame della documentazione in atti smentisce l'affermazione del ricorrente, secondo cui l'approvazione del progetto in questione non sarebbe stata preceduta da un'adeguata valutazione degli impatti prodotti.

Al riguardo, è sufficiente osservare che, unitamente all'istanza per l'ottimizzazione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe, è stata

depositata e valutata dall'Amministrazione una valutazione ambientale specifica (all. 142 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023).

Inoltre, dal tenore del verbale della conferenza interna del RUR del 21 giugno 2023, i cui esiti sono rifluiti nella conferenza di servizi conclusiva del 10 luglio 2023, si comprende che sono stati valutati tutti gli impatti prodotti dall'opera (sia in fase di realizzazione sia in quella di esercizio) su: atmosfera, ambiente idrico, suolo, flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi, paesaggio, rumore, popolazione e salute umana.

E' stata svolta anche la valutazione di incidenza sul progetto (cfr. pag. 40 dell'all. 61 depositato dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023), con la quale si è concluso che *“Sulla base degli approfondimenti istruttori e degli elementi forniti con lo Studio d'Incidenza, è possibile ritenere con ragionevole certezza che l'impianto in oggetto non determini incidenze significative sull'integrità dei siti Natura 2000 e delle aree di collegamento ecologico-funzionale”*, con l'individuazione delle condizioni a ciò necessarie.

La suddetta valutazione riguarda proprio i transiti delle autocisterne, che costituiscono sostanzialmente l'unico impatto nuovo derivante dalla modifica approvata rispetto all'originario progetto.

Infatti, tra le condizioni cui è stata subordinata la positiva valutazione di incidenza sono riportate:

“1. sia data priorità all'utilizzo del “Tragitto 2” limitando l'utilizzo del “Tragitto 1” qualora il “Tragitto 2” si interrotto o non percorribile per motivi contingenti (es.: cantieri stradali, incidenti, ecc...);

2. sia effettuata la programmazione dei transiti evitando sempre il passaggio nelle ore mattutine (un'ora prima e dopo l'alba) e serali (un'ora prima e dopo il tramonto) in entrambi i Tragitti.”

62.3.2 – Riguardo alle presunte carenze afferenti alla valutazione delle caratteristiche della sede stradale, il Comune ricorrente si è limitato a trasporre nella specie gli stessi rilievi di natura prettamente tecnica formulati nell'ambito

del procedimento e motivatamente ritenuti, in sede conferenziale, inidonei a fondare il diniego all'effettuazione dell'impianto.

Ancora una volta il ricorrente ha cercato di qualificare come profili di incongruità ed erroneità quelli che sono in realtà aspetti di non condivisibilità delle scelte amministrative assunte in sede di conferenza di servizi in modo immune da mende; e ciò attraverso argomentazioni eccessivamente tecnicistiche e non sempre del tutto perspicue.

62.3.2a – In ogni caso, l'esame della documentazione in atti non evidenzia lacune o errori palesi, tenuto conto:

- dei tracciati individuati dalla società proponente e delle alternative individuate;
- della compiuta analisi degli impatti del transito delle autocisterne su un tratto stradale di lunghezza complessiva inferiore al chilometro (Via Vignarca e Via Guinzane), tenuto conto sia della capacità portante sia della larghezza della sede stradale;
- del rilievo per cui la sicurezza per la viabilità è garantita sia dall'adeguatezza della geometria (larghezza) della carreggiata e delle intersezioni rispetto alle dimensioni delle autocisterne e alla viabilità in essere, sia dall'adeguatezza della pavimentazione stradale rispetto alla tipologia e al peso dei mezzi, fattori questi ultimi entrambi non trascurati;
- degli interventi per rendere idonea la sede stradale, consistenti: 1) nell'adeguamento della curvatura dell'intersezione Vignarca-Guinzane, intervento questo già previsto nei precedenti elaborati e ripreso nella documentazione prodotta dalla Snam il 7 luglio 2023; tale opzione non contrasta né col d.m. del 19 aprile 2006, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali né col d.m. del 5 novembre 2011, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade: tali decreti, infatti, si applicano alla costruzione di nuovi tronchi stradali mentre in relazione all'adeguamento delle infrastrutture esistenti costituiscono un parametro non cogente (cfr. art. 1 del d.m. del 19 aprile 2006

e art. 2 del d.m. del 5 novembre 2011); 2) nell'ampliamento della attuale carreggiata in maniera continua o con piazzole di scambio oppure, in alternativa, nel posizionamento di un impianto semaforico con piazzole di sosta (corsie di accumulo) su via Vignarca; 3) nella immediata messa in opera di idonei dispositivi semaforici con previsione di idonee corsie di accumulo;

- dell'idoneità di tali interventi, non efficacemente contestata dal ricorrente, a consentire la gestione della viabilità in sicurezza, in modo da minimizzare le interferenze con la viabilità ordinaria, anche attraverso un'accorta programmazione dei transiti, evitando le ore mattutine e serali e i giorni di maggior afflusso turistico;

- delle indagini geognostiche, compiute dalla Snam allo scopo di vagliare la portanza e l'adeguatezza della pavimentazione stradale in 6 punti (3 su Via Vignarca e 3 su Via Guinzane 2) del complessivo tratto di circa 800 metri interessato dal transito delle autocisterne; le risultanze di tali indagini, contestate dal ricorrente in modo eccessivamente generico e non sufficientemente supportato, hanno confermato l'idoneità della pavimentazione all'utilizzo pianificato: l'esame della documentazione prodotta dalla Snam il 7 luglio 2023 reca l'illustrazione analitica delle prove condotte e dei metodi utilizzati, che hanno consentito di giungere alle seguenti conclusioni: *“Le verifiche dimostrano che le pavimentazioni presenti nelle due vie in esame risultano idonee al transito degli scenari di traffico previsti considerando che l'impianto resterà in esercizio fino ai primi di luglio 2026 (i.e., tre anni dall'inizio di entrata in esercizio del Terminale FSRU) e che i lavori dell'impianto Indice di Wobbe saranno terminati non prima di aprile-maggio 2024 anni, quindi con un utilizzo di poco più di 24 mesi.. I risultati confermano l'efficacia del sovradimensionamento delle pavimentazioni esistenti, nonostante l'assenza degli strati legati a bitume. Inoltre, si vuole sottolineare che per le verifiche è stato utilizzato un valore di CBR del sottofondo cautelativo (il più basso tra i punti investigati).*

Per quanto riguarda la pavimentazione di via Guinzane 2, concordemente all'art. 77 del RU vigente, non si procederà alla stesura di strato di asfalto bensì ad un miglioramento

strutturale, mediante la compattazione attraverso rulli di uno strato in ghiaia di adeguato spessore.”;

- degli interventi di mitigazione pianificati in relazione alla pavimentazione.

In definitiva, contrariamente a quanto affermato dal ricorrente:

- la società proponente ha preso in considerazione sia le criticità legate alla geometria delle strade che le possibili criticità collegate alla loro portanza, ha effettuato studi e prove tecniche in sito e, sulla base delle valutazioni conclusive, ha elaborato molteplici misure mitigative di tipo gestionale, infrastrutturale e di miglioramento prestazionale;

- nessuna criticità è, quindi, rimasta inesplorata e la conferma di ciò si coglie dall'esame del documento *“Risposta alle osservazioni di cui al parere AOOGRT/AD Prot. 0295459 del 22/06/2023”* (all. 58 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023), lì dove, in relazione a ciascuna obiezione sollevata dagli uffici del Comune, è stata fornita una risposta che è stata valutata in sede di conferenza di servizi in modo immune da mende.

62.3.2b – Con riguardo, poi, ai presunti errori di metodo e di calcolo contenuti nella documentazione trasmessa dalla Snam il 7 luglio 2023, come quelli relativi all'utilizzo della prova di carico con piastra della norma CNR B.U. 146, le affermazioni del Comune non risultano sufficientemente supportate e sono essenzialmente finalizzate a instillare il dubbio sull'attendibilità dei risultati, senza tuttavia indicare quali, in tesi, sarebbero quelli corretti o come questi ultimi avrebbero potuto inficiare le conclusioni in merito alla accertata resistenza delle pavimentazioni presenti nelle strade in esame.

62.3.3 – Infine, con riferimento al presunto superamento dei limiti di carico presenti sulla viabilità interessata dal percorso delle autocisterne, è decisivo rilevare che la Provincia di Livorno, nel corso della conferenza di servizi del 10 luglio 2023, ha ricordato di essere l'ente competente al rilascio delle autorizzazioni in deroga al limite di carico presente sulla SP 40 e non ha

rappresentato alcun motivo ostativo alla concessione del titolo autorizzativo, che dovrà essere richiesto dall'autotrasportatore.

Quanto all'autorizzazione in deroga ai limiti di carico presenti su Via Vignarca e sulla Via Guinzane di competenza comunale, risulta significativo evidenziare che la stessa è stata già rilasciata una prima volta per la fase di cantiere connessa alla realizzazione del gasdotto a terra.

62.4 – Parimenti infondata risulta la doglianza (paragrafo 2.4 dei quinti motivi aggiunti e paragrafo 4 dei sesti motivi aggiunti), con cui il ricorrente ha contestato: i) l'applicazione della variante automatica, prevista dall'art. 5 del d.l. 50/2022, in relazione a quanto previsto dall'art. 77 del Regolamento urbanistico; ii) la mancata richiesta di una nuova autorizzazione paesaggistica per la modifica progettuale relativa alla costruzione dell'impianto di correzione dell'indice di Wobbe.

63.4.1 - Con riferimento al profilo sub i), va osservato che, per le ragioni già diffusamente illustrate al par. 44.1 qui richiamate per esigenze di sintesi, la variante automatica rappresenta effetto legale direttamente e chiaramente previsto dall'art. 5 del d.l. 50/2022, norma questa applicabile nella specie per le ragioni già esplicitate al par. 62.2, anch'esso qui richiamato, e prevalente, in virtù del principio di specialità, su quanto previsto da ogni altra normativa primaria o secondaria contrastante.

In ogni caso, va osservato che il progetto di ottimizzazione approvato non ha interessato nuovi mappali rispetto a quelli già precedentemente autorizzati in sede di autorizzazione unica. Anzi, col progetto di ottimizzazione, sia l'occupazione di suolo che le dimensioni degli impianti risultano ridotte rispetto a quanto già autorizzato in precedenza.

62.4.2 - Riguardo al profilo sub ii), occorre distinguere la doglianza relative alla pretesa omissione della valutazione degli aspetti paesaggistici da quella afferente alla mancata richiesta dell'autorizzazione paesaggistica.

62.4.2a – Quanto al primo aspetto, va evidenziato che: i) gli unici impatti nuovi derivanti dalla modifica progettuale in esame riguardano il transito delle

autocisterne; ii) l'esame della documentazione in atti dimostra che, contrariamente a quanto rilevato dal ricorrente: 1) tutti i profili inerenti all'aspetto in esame sono stati oggetto di valutazione da parte della Snam; 2) le valutazioni compiute dalla società proponente sono state esaminate e ritenute idonee in sede di conferenza di servizi, con valutazione immune da mende.

In particolare, in sede di conferenza interna del RUR del 21 giugno 2023, si è osservato che *“L'impianto si riduce in termini dimensionali e si mantiene sullo stesso sedime dell'impianto autorizzato; non sussistono pertanto variazioni rispetto a quanto già valutato in prima istanza: il mascheramento a verde già previsto nell'impianto di progetto approvato è stato mantenuto ed adattato con il nuovo layout.”* (cfr. pag. 57 del all. 61 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023).

Il nuovo assetto di impianto, comprensivo della realizzazione della piazzola e del traffico di mezzi aggiuntivo è stato oggetto di valutazione ambientale (cfr. all. 135 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023), nonché dello studio di incidenza rispetto all'area Sito Rete Natura 2000 ZSC/ZPS IT5160010 denominato *“Padule Orti-Bottagone”* (all. 142 prodotto dalla Snam il 29 novembre 2023).

Le possibili ripercussioni connesse alla realizzazione del progetto sono state, quindi, oggetto di analisi e valutazione: detta valutazione di incidenza si è conclusa positivamente in considerazione del fatto che: *“- il progetto prevede di suddividere il traffico dei mezzi equamente tra i due tracciati individuati prediligendo tuttavia l'utilizzo del “Tragitto 2” al “Tragitto 1”, limitando il passaggio all'interno del Sito Rete Natura 2000, rispettivamente con un rapporto di 4 e 3 mezzi al giorno;*

- il transito dei mezzi avverrà in ogni caso solo nel periodo diurno;

- i transiti lungo il “Tragitto 1” saranno programmati evitando quanto più possibile il passaggio nelle ore mattutine e serali;

- i mezzi impiegati manterranno una velocità inferiore a 30 km/h;

- gli studi di impatto acustico rilevano che le emissioni acustiche generate dal passaggio dei mezzi pesanti, sia sulla viabilità principale che su quella secondaria, risultano al di sotto dei 50 dB già nel raggio dei 60 m dal punto di emissione e al di sotto dei 40 dB a circa 80

m e, pertanto, l'impatto acustico generato sulle specie di interesse conservazionistico presenti in loco risulta estremamente limitato, non significativo;

- lo studio predittivo delle emissioni in atmosfera mostra la trascurabilità delle ricadute di PM10 e di PM2,5.” (cfr. pag. 40 e ss. dell'all. 61 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023).

La positiva valutazione di incidenza è stata confermata anche con riferimento alle soluzioni proposte dalla società proponente nella documentazione prodotta all'Amministrazione il 7 luglio 2023, in quanto, come fatto presente nel corso della conferenza di servizi del 10 luglio 2023, *“il competente ufficio regionale, presente all'odierna riunione a supporto del RUR, ritiene che la proposta relativa alla realizzazione di due corsie di accumulo a servizio dell'impianto semaforico possa essere considerata non sostanziale, ai fini della valutazione di incidenza, rispetto al progetto già autorizzato.”* (pag. 8 dell'all. 61).

62.4.2b – Con riferimento all'asserita necessità nella specie del rilascio dell'autorizzazione paesaggistica, giova osservare innanzitutto che l'art. 2 del d.P.R. n. 31/2017, rubricato *“Interventi ed opere non soggetti ad autorizzazione paesaggistica”* prevede che *“1. Non sono soggetti ad autorizzazione paesaggistica gli interventi e le opere di cui all'Allegato «A» nonché quelli di cui all'articolo 4.”*

E tra gli interventi e le opere del citato Allegato A sono inclusi *“A.31. opere ed interventi edilizi eseguiti in variante a progetti autorizzati ai fini paesaggistici che non eccedano il due per cento delle misure progettuali quanto ad altezza, distacchi, cubatura, superficie coperta o traslazioni dell'area di sedime.”*, cui è riconducibile la modifica progettuale in commento, come chiarito anche dalla Snam nel documento *“Risposta alle osservazioni di cui al parere AOOGRT/AD Prot. 0295459 del 22/06/2023”* (all. 58 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023).

Neppure la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le Province di Pisa e Livorno, in sede conferenziale, (pag. 132 dell'all. 61 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023) ha evidenziato la necessità di acquisire una nuova autorizzazione paesaggistica considerato anche che, rispetto all'originaria configurazione progettuale, il nuovo impianto

determina una riduzione delle aree e delle volumetrie occupate con *“incremento della mitigazione a verde dell'intero sito attraverso l'inserimento di nuclei alberati all'interno del sito recintato e la previsione di una disposizione maggiormente naturale degli esemplari arborei previsti intorno alla recinzione, nell'area nelle disponibilità del proponente?”*.

Inoltre, come evidenziato nella conferenza di servizi del 10 luglio 2023 (pag. 9 dell'all. 61 prodotto dalla Regione Toscana il 27 novembre 2023) agli interventi ubicati in “area contigua” di una riserva non si applica l'art. 142, comma 1, lett.f) del d.lgs n. 42/2004.

Infatti tale norma, nel definire le aree tutelate per legge, individua *“i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi,”* e non anche i territori di protezione esterna (aree contigue) delle riserve.

Infine, fermo restando che per l'ottimizzazione dell'impianto Wobbe non è necessaria una nuova autorizzazione paesaggistica, la realizzazione della piazzola di scambio, che interesserà in maniera minimale l'area contigua della riserva naturale “Padule-Orti Bottagone”, non incorre in alcun divieto istituito dalla Provincia per regolamentare le attività all'interno della riserva.

Al proposito, come riportato dalla Snam nei chiarimenti presentati il 7 luglio 2023, *“la viabilità interessata dal passaggio dei mezzi per il trasporto di azoto liquido risulta per la maggior parte esistente e in minima parte di nuova realizzazione, quest'ultima, limitata alla sola piazzola di scambio prima dell'ingresso all'impianto”*.

Dalla cartografia si evince, infatti, che solo una parte del nuovo tratto stradale interessa marginalmente la fascia di protezione della Riserva naturale “Padule Orti - Bottagone”, mentre il resto dell'impianto ne rimane fuori.

Ora, le disposizioni sulle aree contigue contenute nel Regolamento della riserva provinciale “Padule Orti-Bottagone”, adottato con delibera del Consiglio Provinciale di Livorno n. 87 del 28 aprile 2004 (cfr. artt. 15 e 16), non pongono un divieto di realizzare interventi riconducibili a quello in argomento, ma si limitano a prevedere direttive programmatiche *“per la disciplina della caccia, della pesca, delle attività agricole e zootecniche e di altre attività antropiche la cui corretta gestione può consentire la tutela dell'ambiente naturale, del*

paesaggio agricolo e la riduzione degli impatti sul territorio della riserva naturale” (art. 15, comma 5), che necessitano - per tradursi in limitazioni più specifiche – di un’apposita regolamentazione da adottarsi – mediante piani, programmi o misure puntuali - da parte della Provincia di Livorno, ad oggi non ostativa alla realizzazione dell’intervento in esame.

A tale stregua, emerge l’infondatezza delle censure dedotte dal ricorrente.

63 – Con il terzo mezzo dei quinti motivi aggiunti, riprodotto nel quinto mezzo dei motivi aggiunti, il ricorrente ha censurato la delibera n. 834/2023, con la quale la Giunta Regionale della Toscana ha espresso l’intesa sul rilascio dell’autorizzazione unica, da parte del Commissario, per l’ottimizzazione dell’impianto di correzione dell’indice di Wobbe, a modifica dell’autorizzazione unica di cui all’ordinanza n. 140/2022.

Ad avviso del Comune, la suddetta delibera, che si porrebbe in diretta connessione consequenziale con la D.G.R. n. 1210 del 24 ottobre 2022, con la quale era stata rilasciata l’intesa al rilascio dell’autorizzazione commissariale originaria alla FSRU, sarebbe illegittima in quanto *“la Giunta Regionale, prima ancora di procedere all’espressione dell’intesa sul rilascio dell’autorizzazione che modifica l’autorizzazione rilasciata con l’ordinanza n. 140/2022, avrebbe dovuto valutare se tutte le prescrizioni poste nel “Memorandum” allegato alla DGR n. 1210 come condicio sine qua non per l’entrata in esercizio della FSRU fossero state ottemperate, cosa che in realtà non è avvenuta”*.

La tesi del Comune di Piombino, secondo cui la Regione Toscana non avrebbe potuto rilasciare l’intesa sulle modifiche all’autorizzazione unica, se non dopo aver verificato che tutti gli interventi e le condizioni indicate nel citato *“memorandum”* allegato alla delibera medesima siano stati effettivamente posti in essere, è infondata.

L’intesa espressa con la D.G.R. n. 1210 del 24 ottobre 2022 prevede - come già anticipato al par. 39 - una sola condizione che avrebbe potuto influenzare la messa in esercizio del rigassificatore e, precisamente, quella contenuta nel punto b. 3) prima alinea del dispositivo (*“subordinare la messa in esercizio del*

rigassificatore alla concessione della proroga, da parte degli organismi governativi competenti, dell'obbligo di raggiungere l'obbligazione giuridicamente vincolante a norma dell'art. 56 del D.L. 50/22, fino al 30 giugno 2024").

La proroga riguarda il termine della stipula del contratto di affidamento dei lavori di bonifica della falda nel SIN di Piombino per evitare il definanziamento dell'intervento.

Ebbene, tale condizione si è verificata con la proroga del termine stabilita dall'art. 11, comma 7, del d.l. n. 198/2022, convertito dalla l.n. 14/2023.

Viceversa, le restanti previsioni (consistenti in misure compensative a favore del territorio di Piombino), a prescindere dal loro valore, non condizionano in alcun modo né la messa in esercizio del rigassificatore, né il rilascio di future intese riguardanti la modifica dell'autorizzazione adottata con l'Ordinanza commissariale n. 140/2022.

Infatti, dette previsioni, per il loro tenore e la loro portata, integrano un elenco di interventi e di finanziamenti, che la Regione si è impegnata a chiedere al Governo, per il tramite del Commissario, la cui attuazione dovrà essere recepita da successivi accordi di programma conclusi con il Governo nazionale e le altre Istituzioni competenti, senza alcuna valenza condizionante dell'efficacia e della validità dei provvedimenti amministrativi concernenti il progetto FSRU.

64 – In definitiva, l'atto di intervento *ad adiuvandum* proposto dall'Unione Sindacale di Base va dichiarato inammissibile e va conseguentemente disposta l'estromissione di quest'ultima dal presente giudizio.

Il ricorso e tutti gli atti motivi aggiunti vanno respinti, in quanto sono infondati sulla base di quanto fin qui illustrato.

Risulta, infatti, evidente che nella fattispecie in scrutinio l'azione amministrativa del Commissario e delle varie Istituzioni coinvolte si è esplicata in modo corretto e conforme alla legittimità procedurale e sostanziale nell'ambito di procedimenti: i) articolati e complessi, che hanno visto il coinvolgimento di numerosi soggetti, ciascuno dei quali ha avuto modo di

dare il suo apporto e di essere adeguatamente ascoltato; ii) caratterizzati da valutazioni tecnicamente complesse, assunte in modo immune da mende; iii) sfociati nella realizzazione, sostanzialmente in linea con la tempistica pianificata, di un progetto di rilevanza strategica per la politica energetica del Paese e quindi per gli interessi degli italiani.

E tanto in considerazione del perdurare della guerra Ucraino-Russa, della costante e impellente necessità per l'Italia di rendersi sempre più indipendente dalla Russia e del rilievo per cui il terminale di Piombino copre oggi circa il 20% della capacità di rigassificazione italiana.

Le tematiche vagliate esauriscono la vicenda sottoposta al T.A.R., essendo stati toccati tutti gli aspetti rilevanti a norma dell'art. 112 del cod.proc.civ., in aderenza al principio sostanziale di corrispondenza tra il chiesto e pronunciato (come chiarito dalla giurisprudenza costante: *ex plurimis*, per le affermazioni più risalenti, Cass. Civ., II, n. 3260/1995; per quelle più recenti, Cass. Civ., V, n. 7663/2012; Cons. St., VI, n. 3176/2016).

Gli argomenti di doglianza non espressamente esaminati sono stati dal Collegio ritenuti non rilevanti ai fini della decisione, e comunque inidonei a supportare una conclusione di tipo diverso.

65 – Le spese legali seguono la soccombenza e con riferimento al ricorrente, tengono anche conto della violazione del principio di sinteticità nella redazione degli atti processuali (cfr. sul punto par. 34).

Le spese, quindi, sono liquidate nel dispositivo, anche con riferimento all'interveniente *ad adiuvandum* estromesso Unione Sindacale di Base, tenuto conto dell'evidente inammissibilità dell'intervento.

P.Q.M.

Il Tribunale Amministrativo Regionale per il Lazio (Sezione Terza), definitivamente pronunciando sul ricorso, come in epigrafe proposto, integrato da sei atti di motivi aggiunti, così dispone:

- dichiara inammissibile l'atto di intervento *ad adiuvandum* proposto dall'Unione Sindacale di Base e dispone l'estromissione di quest'ultima dal

presente giudizio;

- respinge il ricorso e tutti gli atti di motivi aggiunti;

- condanna il Comune di Piombino al pagamento delle spese legali in favore:

i) del Commissario Straordinario di Governo per la realizzazione delle opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente nella Regione Toscana nonché delle Amministrazioni statali rappresentate dalla difesa erariale; ii) della Regione Toscana; iii) della Snam FSRU Italia s.r.l., della Snam Rete Gas s.p.a. e della Snam s.p.a., che si liquidano in euro 30.000 (trentamila/00) per ciascuna delle tre summenzionate parti *sub* i), ii) e iii);

- condanna in solido gli intervenienti *ad adiuvandum* W.W.F. Italia ONLUS, Greenpeace Italia ONLUS e Unione Sindacale di Base al pagamento delle spese legali in favore: i) del Commissario Straordinario di Governo per la realizzazione delle opere finalizzate all'incremento della capacità di rigassificazione nazionale mediante unità galleggianti di stoccaggio e rigassificazione da allacciare alla rete di trasporto esistente nella Regione Toscana nonché delle Amministrazioni statali rappresentate dalla difesa erariale; ii) della Regione Toscana; iii) della Snam FSRU Italia s.r.l., della Snam Rete Gas s.p.a. e della Snam s.p.a., che si liquidano in complessivi euro 15.000 (quindicimila/00).

Ordina che la presente sentenza sia eseguita dall'Autorità amministrativa.

Così deciso in Roma nella camera di consiglio del giorno 20 dicembre 2023 con l'intervento dei magistrati:

Giuseppe Sapone, Presidente

Luca Biffaro, Referendario

Massimiliano Scalise, Referendario, Estensore

L'ESTENSORE
Massimiliano Scalise

IL PRESIDENTE
Giuseppe Sapone

IL SEGRETARIO