

# Edison S.p.A. Milano, Italia

## Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali

Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

**Doc. No. P0001947-1-H1 Rev. 0 - Giugno 2017**

Rev.	0
Descrizione	Prima emissione
Preparato da	M. Donato
Controllato da	M. Compagnino
Approvato da	C. Mordini
Data	29/06/2017



Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali  
Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

<b>Rev.</b>	<b>Descrizione</b>	<b>Preparato da</b>	<b>Controllato da</b>	<b>Approvato da</b>	<b>Data</b>
0	Prima Emissione	M. Donato	M. Compagnino	C. Mordini	29/06/2017

Tutti i diritti, traduzione inclusa, sono riservati. Nessuna parte di questo documento può essere divulgata a terzi,  
per scopi diversi da quelli originali, senza il permesso scritto della RINA Consulting S.p.A.

## INDICE

	<b>Pag.</b>
<b>LISTA DELLE TABELLE</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DELLE FIGURE</b>	<b>5</b>
<b>ABBREVIAZIONI E ACRONIMI</b>	<b>6</b>
<b>1 INTRODUZIONE</b>	<b>7</b>
<b>2 ASPETTI RELATIVI ALLA “PERICOLOSITÀ GEOLOGICA”</b>	<b>9</b>
2.1    CONTENUTO DELLA RICHIESTA	9
2.2    CHIARIMENTI DEL PROPONENTE	9
<b>3 PRESENZA DI “MUD VOLCANOES” E DI “GEO-HAZARD”</b>	<b>11</b>
3.1    CONTENUTO DELLA RICHIESTA	11
3.2    CHIARIMENTI DEL PROPONENTE	11
<b>4 TIPOLOGIA DI PIATTAFORMA E DI IMPIANTO DI PERFORAZIONE</b>	<b>13</b>
4.1    CONTENUTO DELLA RICHIESTA	13
4.2    CHIARIMENTI DEL PROPONENTE	13
<b>5 SCENARI INCIDENTALI</b>	<b>16</b>
5.1    CONTENUTO DELLA RICHIESTA	16
5.2    CHIARIMENTI DEL PROPONENTE	16
5.2.1    Premessa	16
5.2.2    Valutazioni Relative agli Scenari Accidentali	17
5.2.3    Ulteriori Approfondimenti relativi all’Individuazione dei Potenziali Rischi Derivanti dall’Attività della Piattaforma Vega B	19
5.2.4    Organizzazione della Risposta Alle Emergenze	20
5.2.5    Struttura della Risposta alle Emergenze	22
5.2.6    Implementazione dei Piani di Risposta alle Emergenze	23
5.2.7    Figure previste e Responsabilità	25
5.2.8    Capacità e Modalità Operative per Fronteggiare e Minimizzare gli Effetti sull’Ambiente	27
5.2.9    Capacità Tecniche e Finanziarie del Proponente	37
<b>6 CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE</b>	<b>39</b>
6.1    CONTENUTO DELLA RICHIESTA	39
6.2    CHIARIMENTI DEL PROPONENTE	39
 <b>APPENDICE A: RICHIESTA DI INTEGRAZIONI DEL MINISTERO DELL’AMBIENTE NOTA DVA NO. 8111 E NOTA DVA NO. 7672 E LETTERA DI PROROGA DEI TEMPI DI RISPOSTA NOTA DVA NO. 10742</b>	
 <b>APPENDICE B: DECRETO VIA-AIA NO. 68 DEL 16 APRILE 2015 RELATIVO ALLA REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA VEGA B, SEALINES DI COLLEGAMENTO E PERFORAZIONE DI 4 POZZI</b>	

- APPENDICE C: RELAZIONE TECNICA DI APPROFONDIMENTO SULLA PERICOLOSITÀ GEOLOGICA DELL'AREA DEL CAMPO VEGA" (DOC. NO. P0001947-1-H2)**
- APPENDICE D CARATTERISTICHE E SPECIFICHE TECNICHE IMPIANTO DI PERFORAZIONE HIGH SPECIFICATION JACKUP (HSJU) RAPPRESENTATIVO PER IL PROGETTO, CARATTERISTICHE E SPECIFICHE TECNICHE IMPIANTO TENDER ASSISTED DRILLING (TAD) PRESENTATO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE**
- APPENDICE E APPROFONDIMENTI IN MATERIA DI RISCHI DERIVANTI DALL'ATTIVITÀ DELLA PIATTAFORMA VEGA (DOC. NO. P0001947-1-H3)**
- APPENDICE F CHIARIMENTI ALLE OSSERVAZIONI E PARERI DELL'ASSOCIAZIONE LEGAMBIENTE CIRCOLO "IL CARRUBO" DI RAGUSA (DOC. NO. 17-019-H1, MARZO 2017)**
- APPENDICE G CHIARIMENTI ALLE OSSERVAZIONI E PARERI DEL COMUNE DI SCICLI (DOC. NO. 17-019-H2, MARZO 2017)**
- APPENDICE H CHIARIMENTI ALLE OSSERVAZIONI E PARERI DEL LIBERO CONSORZIO COMUNALE DI RAGUSA GIÀ PROVINCIA REGIONALE DI RAGUSA (DOC. NO. 17-019-H3, MARZO 2017)**
- APPENDICE I CHIARIMENTI ALLE OSSERVAZIONI DEL COMUNE DI RAGUSA (DOC. NO. P0001947-1-H4)**

### **LISTA DELLE TABELLE**

Tabella 4-1:	Jack Up High Specification disponibili sul Mercato (Maggio 2017)	14
Tabella 4-2:	Caratteristiche Principali Jack Up Rowan Gorilla VII	15
Tabella 5-1:	Definizione e Classificazione delle Emergenze	20
Tabella 5-2:	Aggiornamento del Piano di Emergenza per l'Antinquinamento Marino (Oil Pollution Emergency Plan – OPEP)	29

### **LISTA DELLE FIGURE**

Figura 4-1:	Jack Up Rowan Gorilla VII	15
Figura 5-1:	Livelli di Intervento dei vari Piani di Risposta alle Emergenze	22
Figura 5-2:	Diagramma di Pianificazione della Risposta all'Emergenza	24

**ABBREVIAZIONI E ACRONIMI**

<b>AIA</b>	Autorizzazione Integrata Ambientale
<b>BAT</b>	Best available techniques
<b>CPT</b>	Cone penetration test
<b>D.Lgs</b>	Decreto Legislativo
<b>DVA</b>	Direzione Valutazioni Ambientali
<b>FSO</b>	Floating Storage and Offloading
<b>HJSU</b>	High Specification Jack Up
<b>JU</b>	Jack Up
<b>MATTM</b>	Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
<b>MBES</b>	Multi beam echo-sounder
<b>NTC</b>	Norme tecniche di costruzione
<b>SBP</b>	Sub Botto Profiler
<b>SPM</b>	Single Point Mooring
<b>SSS</b>	Side Scan Sonar
<b>TAD</b>	Tender Assisted Drilling
<b>VIA</b>	Valutazione di Impatto Ambientale
<b>OPEP</b>	Oil Pollution Emergency Plan

## **1 INTRODUZIONE**

Edison S.p.A. è titolare, unitamente ad Eni S.p.A., della concessione di coltivazione denominata C.C6.EO, ubicata nel Canale di Sicilia, circa 20 km offshore la costa Sud Orientale della Sicilia. Le quote di partecipazione della concessione sono 60 % Edison S.p.A. (che è anche operatore della concessione) e 40 % Eni S.p.A.. Il giacimento oggetto delle attività di coltivazione, denominato "Vega", è caratterizzato dalla presenza di due culminazioni (Vega A e Vega B), separate da una sella.

Ad oggi le attività di coltivazione hanno interessato il solo Campo olio Vega A, nella culminazione orientale. Le principali installazioni in esercizio a servizio delle attività sono costituite dalla piattaforma "Vega A", sulla quale sono oggi produttivi 19 pozzi (di cui 15 in produzione continua, 4 discontinua; in totale il numero di pozzi allacciati è 21) e dalla nave FSO ("Floating Storage and Offloading") "Leonis", ormeggiata ad una boa SPM ("Single Point Mooring"), ubicata a circa 2 km in direzione Nord dalla piattaforma.

Con Decreto VIA-AIA No. 68 del 16 Aprile 2015 Edison S.p.A. ha ricevuto la compatibilità ambientale, con prescrizioni, relativamente al progetto denominato "Sviluppo del Campo Vega B – Concessione di Coltivazione C.C6.EO". Tale progetto prevede:

- ✓ la realizzazione di una nuova piattaforma satellite fissa denominata Vega B di tipo non presidiato, ubicata a circa 6 km di distanza dall'esistente piattaforma Vega A;
- ✓ la perforazione da Vega B di No. 4 pozzi a singolo completamento;
- ✓ la posa di due condotte sottomarine, di lunghezza di circa 6 km ciascuna, congiungenti Vega B e Vega A;
- ✓ una per la ricezione del diluente e una per l'invio del greggio diluito (blend) su Vega A;
- ✓ la posa di due cavi elettrici sottomarini congiungenti Vega B e Vega A per la fornitura di energia elettrica;
- ✓ la realizzazione di alcuni adeguamenti impiantistici su Vega A.

Il Decreto VIA-AIA sopra citato specifica in premessa che "per eventuali future attività, comprese nel titolo abilitativo rilasciato ma non ricomprese nel presente procedimento, occorrerà presentare una nuova istanza di VIA".

Edison S.p.A., nel rispetto del programma lavori relativo alla Concessione di Coltivazione (rinnovata con Decreto del Ministero dello Sviluppo Economico del 13 novembre 2015 - Prot. No. MS111/P/C.C6.EO), è tenuta a realizzare ulteriori No. 8 pozzi da Vega B, in aggiunta ai 4 già positivamente valutati in merito alla loro compatibilità ambientale. La realizzazione di tali pozzi non determinerà modifiche agli altri interventi già autorizzati (adeguamento Vega A, condotte e cavi sottomarine di collegamento, Piattaforma Vega B).

In data 28 Luglio 2016 Edison S.p.A. ha presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare istanza ai sensi dell'Art. 23 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i. per l'avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) del "Progetto di Sviluppo Campo Vega B, Concessione di Coltivazione C.C6.EO – Canale di Sicilia Perforazione di 8 Pozzi Addizionali".

Il 4 Aprile 2017, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali ha trasmesso a Edison S.p.A. e agli Enti Competenti coinvolti nella procedura<sup>1</sup> la richiesta di integrazioni alla documentazione presentata in istanza (Nota Prot. No. DVA No. 8111 e allegato Prot. No 7672/DVA riportata integralmente in Appendice A). Successivamente, su richiesta del proponente, il MATTM ha concesso una proroga di ulteriori 45 giorni naturali e consecutivi dei tempi di consegna della documentazione integrativa richiesta (Nota Prot. No. DVA 10742).

\*\*\*\*\*

<sup>1</sup> Il Presidente della Commissione Tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS; il Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – Direzione Generale Belle Arti e Paesaggio; la Regione Siciliana - Assessorato Regionale del Territorio e dell'Ambiente Servizio I – VIA e VAS; la Provincia di Ragusa; i Comuni di Ragusa, Modica, Pozzallo e Scicli; la Capitaneria di Porto di Pozzallo; il Ministero per lo Sviluppo Economico – Direzione Generale per la sicurezza dell'approvvigionamento e le infrastrutture energetiche – Divisione VII.

Il presente rapporto ha quindi lo scopo fornire approfondimenti richiesti, ed è organizzato come segue:

- ✓ Capitolo 2: aspetti relativi alla “pericolosità geologica”;
- ✓ Capitolo 3: presenza di “mud-volcanoes” e “geo-hazard”;
- ✓ Capitolo 4: tipologia progettuale della piattaforma da realizzare / impianto di perforazione;
- ✓ Capitolo 5: scenari incidentali;
- ✓ Capitolo 6: controdeduzioni alle osservazioni pervenute.

Il rapporto si completa con le seguenti appendici:

- ✓ Appendice A: Richiesta di Integrazioni del Ministero dell’Ambiente Nota DVA No. 8111 e Nota DVA No. 7672 e Lettera di Proroga dei tempi di risposta Nota Prot. No. DVA 10742;
- ✓ Appendice B: Decreto VIA-AIA No. 68 del 16 Aprile 2015 relativo alla realizzazione della Piattaforma Vega B, sealines di collegamento e perforazione di 4 pozzi;
- ✓ appendice C: Relazione Tecnica di Approfondimento sulla Pericolosità Geologica dell’Area del Campo Vega” (Doc. No. P0001947-1-H2);
- ✓ Appendice D: Caratteristiche e specifiche tecniche impianto di perforazione High Specification JackUp (HSJU) rappresentativo per il progetto e dell’impianto Tender Assisted Drilling (TAD) presentato nello Studio di Impatto Ambientale;
- ✓ Appendice E: Approfondimenti in Materia di Rischi Derivanti dall’Attività della Piattaforma Vega B (Doc. No. P0001947-1-H3);
- ✓ Appendice F: Chiarimenti alle Osservazioni e Pareri dell’Associazione Legambiente Circolo “il Carrubo” di Ragusa (Doc. No. 17-019-H1, Marzo 2017);
- ✓ Appendice G: Chiarimenti alle Osservazioni e Pareri del Comune di Scicli (Doc. No. 17-019-H1, Marzo 2017);
- ✓ Appendice H: Chiarimenti alle Osservazioni e Pareri del Libero Consorzio Comunale di Ragusa già Provincia Regionale di Ragusa (Doc. No. 17-019-H3, Marzo 2017);
- ✓ Appendice I: Chiarimenti alle Osservazioni del Comune di Ragusa (Doc. No. P0001947-1-H3)

In considerazione del contenuto delle richieste di integrazioni, si ritiene necessario sottolineare che il Progetto presentato in data 28 Luglio 2016 e sottoposto alla Procedura di Valutazione Impatto Ambientale non riguarda la realizzazione della Piattaforma Vega B, già precedentemente autorizzata con Decreto VIA-AIA 68-2015 (riportato integralmente in Appendice B), ma concerne esclusivamente la perforazione di 8 pozzi addizionali in continuità temporale con i 4 pozzi già autorizzati con il suddetto Decreto. L’intervento oggetto di istanza non determinerà modifiche alla configurazione operativa del complesso produttivo come autorizzato dal Decreto VIA-AIA 68-2015.

Questo concetto è un elemento portante alla base della redazione di questo rapporto integrativo, alla luce del quale le nozioni e informazioni relative a:

- ✓ la Piattaforma Vega B;
- ✓ la posa delle condotte sottomarine (sealines) di collegamento tra le due piattaforme;
- ✓ la posa di cavi elettrici sottomarini.

A cui si è fatto riferimento nel testo se ritenuto necessario per completezza e chiarezza, sono state considerate parte di un diverso procedimento autorizzativo (i.e. la procedura che ha condotto all’ottenimento del Decreto di VIA 68-2015), il cui iter procedurale è di fatto concluso, complementare, ma separato da quello dell’istanza oggetto di richiesta di integrazioni.

## 2 ASPETTI RELATIVI ALLA “PERICOLOSITÀ GEOLOGICA”

### 2.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA

“(omissis...) si ritiene necessario richiedere al Proponente un approfondimento (integrazioni) della documentazione, che riguardi: Aspetti relativi alla “pericolosità geologica”, con una adeguata descrizione geomorfologica critica e puntiforme delle forme e dei processi endogeni e/o esogeni che caratterizzano i fondali marini di Vega B e del sito di posa del pipelines di collegamento tra i due campi (Vega B e Vega A)”.

### 2.2 CHIARIMENTI DEL PROPONENTE

In relazione alla specifica richiesta di integrazioni il Proponente ritiene necessario sottolineare che, così come considerato nel decreto VIA-AIA 68/2015, l’area in cui si prevede di realizzare le opere in progetto è già stata oggetto di una caratterizzazione specifica grazie a:

- ✓ la realizzazione di uno studio di dettaglio “Seismic Hazard Report – Vega B Platform, Offshore Sicily – Mediterranean Sea” realizzato dalla società SOIL s.r.l. per conto di Edison nell’Ottobre 2012;
- ✓ l’esecuzione dell’analisi dei profili sismici e indagini geofisiche di dettaglio da parte della Società Geological Assistance & Services, nell’Ottobre 2012, che hanno evidenziato che l’area interessata dal progetto non risulta essere caratterizzata da segni di faglia nei depositi recenti superficiali.

I dati così elaborati e forniti hanno permesso alla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS di valutare nel merito la completezza e correttezza delle informazioni riportate, e di esprimere parere favorevole alla compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione della Piattaforma Vega B e la perforazione di 4 pozzi. Nell’ambito della procedura conclusa è stato prescritto (prescrizione A7), in fase di progettazione esecutiva e prima dell’avvio dei lavori, di redigere profili geologici dettagliati che permettano di evidenziare le problematiche geologiche lungo il tracciato delle condotte sottomarine, così come un’analisi della sismicità locale legata ad attività tettonica.

Edison conferma che è sua intenzione eseguire tutti gli approfondimenti geologici-geotecnici anche mediante nuova campagna in sito, nella successiva fase di sviluppo dell’iniziativa in ottemperanza alle prescrizioni ricevute.

Tuttavia, al fine di fornire adeguata risposta alla richiesta di integrazione pervenuta nell’ambito della procedura di VIA in oggetto, con l’obiettivo di offrire una completa descrizione delle pericolosità geologiche, è stata elaborata *ad hoc* la relazione “Relazione Tecnica di Approfondimento sulla Pericolosità Geologica dell’Area del Campo Vega” (Doc. No. P0001947-1-H2), riportata integralmente in Appendice C, cui si rimanda, sviluppata sulla base dell’ampio set di informazioni già disponibili, derivate da studi pregressi condotti in sito e da bibliografica recente.

Si anticipa che nel report sopraccitato la tematica della *descrizione geomorfologica critica e puntiforme delle forme* è stata affrontata basandosi sui dati sito specifici ottenuti dalla campagna di rilievo geofisico (MBES, SSS, SBP, Magnetometro e Sparker) condotta tra il 23 Ottobre e il 19 Novembre 2012 (si veda il precedente Paragrafo 2.1.3) con il fine di approfondire il rilievo batimetrico e SSS effettuato nel 1991. L’approfondimento presenta le principali forme che caratterizzano i fondali del Campo Vega, ovvero:

- ✓ una serie di *paleo linee di costa* formatisi durante l’ultimo massimo glaciale tra 18,000 e 24,000 anni fa;
- ✓ una serie di *paleodune* formatesi dietro le paleo-linee di costa e sono caratterizzate da depositi sabbiosi e limosi spessi alcuni metri a stratificazione incrociata;
- ✓ un pockmark formato dalla fuoriuscita di fluidi interstiziali ubicato a circa 800 m verso Ovest dal punto Vega B.

Per quanto riguarda *i processi endogeni e/o esogeni* che caratterizzano i fondali marini in particolare si è provveduto ad un'estesa trattazione delle seguenti tematiche (peraltro segnalate nelle osservazioni della Provincia di Ragusa Nota Prot. No. 38289 del 15 Ottobre 2013):

- ✓ strutture tettoniche (Paragrafi 3.3.2.1 e 4.3 dell'Appendice C): la principale conclusione riguarda la conferma del fatto che presso il Campo Vega non siano presenti faglie che interessino depositi recenti
- ✓ Vulcanismo (Paragrafo 3.3.2.2 dell'Appendice C): l'attività vulcanica nell'area del plateau Ibleo-Maltese è segnalata solo come attività di vulcani nel mesozoico. Testimonianza di vulcanesimo cenozoico e quaternario nella regione si ha solamente nell'entroterra siciliano (Etna, Iblei) e offshore nella area dell'isola di Pantelleria e del banco dell'isola Ferdinanda, a parecchie decine di chilometri dal Campo Vega;
- ✓ vulcani di fango(Paragrafo 3.3.2.3 dell'Appendice C): grazie alle indagini geofisiche condotte da Edison nel 2012 (GAS, 2012) all'interno del Campo Vega è stato possibile escludere la presenza di vulcani di fango presso l'area di intervento e nelle sue vicinanze. I vulcani di fango più prossimi sono ubicati a circa 15 km ad Ovest e sono inoltre da considerare come strutture associate a risalita di fluidi all'interno dei sedimenti recenti e non tramite faglie attive;
- ✓ Sismicità (Paragrafo 3.3.2.4 e 4.3 dell'Appendice C): la principale conclusione riguarda la conferma del fatto Il catalogo parametrico dei terremoti italiani versione CPTI11 prodotto da INGV (<http://emidius.mi.ingv.it/CPTI>) non registra nel canale di Sicilia e nell'area di Vega B, sismi con magnitudo  $M_w > 5$ .

### **3 PRESENZA DI “MUD VOLCANOES” E DI “GEO-HAZARD”**

#### **3.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA**

“Relativamente alla presenza di Mud Volcanoes e quindi alla presenza di geo-hazard nell’area circostante e prossima a Vega, dovranno essere fornite:

- a) le risultanze e le interpretazioni degli accertamenti geofisici, geomorfologici, geologici, cronostratigrafici, geotecnici e geotermici relativi al sito B per un volume significativo, tenuto conto di una profondità di infissione dei pali che sono stati preventivati nel SIA in circa 70 metri e classificando le litologie riscontrate ai fini delle categorie di sottosuolo delle NTC 2008;
- b) appropriate verifiche riguardo ai cedimenti secondo le NTC 2008 e secondo i criteri di pianificazione territoriale proposti dalla Protezione Civile Nazionale”.

#### **3.2 CHIARIMENTI DEL PROPONENTE**

Analogamente a quanto discusso in precedenza relativamente alla tematica delle pericolosità geologiche, nel corso dell’iter autorizzativo del Progetto di Sviluppo del Campo Vega B concluso favorevolmente, con prescrizioni, con decreto VIA-AIA No. 68/2015, l’area in cui si prevede di realizzare le opere in progetto è già stata oggetto di una caratterizzazione specifica grazie alla realizzazione di:

- ✓ uno studio di dettaglio “Seismic Hazard Report – Vega B Platform, Offshore Sicily – Mediterranean Sea” realizzato dalla società SOIL Srl per conto di Edison nell’Ottobre 2012;
- ✓ un rilievo geofisico e geotecnico realizzato dalla società GAS Srl per conto di Edison nel Febbraio 2013.

In particolare, lo studio SOIL 2012:

- ✓ fa riferimento alle norme EN 1998 Eurocode 8 e al D.M. 14 Gennaio 2008 “Norme tecniche per le costruzioni”, NTC 2008;
- ✓ ha avuto lo scopo di determinare le condizioni specifiche per la progettazione sismica della piattaforma Vega B;
- ✓ evidenzia che non sono documentati nei sondaggi effettuati livelli di granulometria del fondale capaci di compromettere la tenuta dei pali di infissione della piattaforma;
- ✓ sulla base delle indagini disponibili ha rilevato l’assenza di geo-hazard nelle aree di progetto;
- ✓ ha permesso alla CT VIA di valutare che le caratteristiche geologiche del giacimento consentono di condurre operazioni di perforazione in sicurezza.

Il rilievo GAS Srl 2013 ha compreso l’acquisizione dei seguenti dati:

- ✓ geofisica:
  - batimetrica Multi-Beam Echosounder (MBES),
  - Side Scan Sonar (SSS),
  - Sub Bottom Profiler (SBP),
  - Magnetometro,
  - Sparker;
- ✓ geotecnica:
  - Vibrocorer,
  - Box Corer,
  - CPT.

In considerazione della complessità della tematica oggetto di richiesta di integrazioni, al fine di offrire una descrizione, in linea con la richiesta, delle pericolosità geologiche, della presenza di mud-volcanoes e di geo-hazard, è stata elaborata *ad hoc* la relazione "Relazione Tecnica di Approfondimento sulla Pericolosità Geologica dell'Area del Campo Vega" (Doc. No. P0001947-1-H2), riportata integralmente in Appendice C, cui si rimanda.

Si anticipa che nel report sopracitato la tematica dei mud volcanoes è ampiamente discussa (si veda il precedente Paragrafo 2.2 con le principali risultanze). Per quanto riguarda le interpretazioni degli accertamenti geofisici, geomorfologici, geologici, cronostratigrafici, geotecnici e geotermici relativi al sito B, il Paragrafo 3.4 del Report presenta l'elaborazione delle colonne stratigrafiche e le principali caratteristiche del substrato presso Vega B a partire dai sondaggi geotecnici presso Vega1, Vega2 e Vega 4 e dalla Linea Chirp NNE-SSW passante per la posizione progettuale della piattaforma Vega B.

Inoltre, in considerazione della richiesta di fornire accertamenti geofisici, geomorfologici, geologici, cronostratigrafici, geotecnici e geotermici e in particolare la necessità di raggiungere un livello di dettaglio caratteristico della fase di progettazione esecutiva, si comunica che, in ragione delle consolidate prassi ingegneristiche, gli accertamenti di dettaglio saranno eseguiti in fase di progettazione esecutiva, come peraltro prescritto nell'ambito della precedente procedura autorizzativa.

## 4 TIPOLOGIA DI PIATTAFORMA E DI IMPIANTO DI PERFORAZIONE

### 4.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA

“Relativamente alla tipologia progettuale della piattaforma che si intende realizzare, dovranno essere specificate le caratteristiche della stessa (semisommersibile, fissa a tre o quattro gambe, etc.), con riferimento alla profondità massima raggiungibile per l’esecuzione dell’attività di perforazione e produzione, tenendo altresì conto delle risultanze geologiche, geofisiche e geotecniche di cui sopra”.

### 4.2 CHIARIMENTI DEL PROPONENTE

Per quanto concerne la specifica richiesta di integrazioni relativa alla “tipologia progettuale della piattaforma che si intende realizzare”, si sottolinea, come già riportato in precedenza, che il progetto oggetto di istanza non riguarda la realizzazione della Piattaforma Vega B, già precedentemente autorizzata con Decreto VIA-AIA No. 68/2015, ma riguarda esclusivamente la perforazione di 8 pozzi addizionali in continuità temporale con i 4 pozzi già autorizzati dal suddetto decreto. Si evidenzia che nell’ambito dello sviluppo del Progetto di perforazione degli 8 pozzi addizionali (oggetto della presente Istanza di VIA) in continuità temporale con i precedenti 4 già autorizzati, la piattaforma Vega B non subirà alcuna modifica significativa rispetto al progetto presentato nel primo procedimento VIA-AIA (di cui al Decreto VIA-AIA 68-2015) in quanto già predisposta ad ospitare 12 pozzi. Come riportato nel Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA (Doc. No. 15-1143-H3 Rev.0, Giugno 2016), poiché i conductors sono già installati e la stessa piattaforma Vega B autorizzata è dimensionata per gestire anche la futura produzione con 8 pozzi addizionali, a parte i BOP e le teste pozzo, non sarà richiesta l’installazione di nuove infrastrutture rispetto a quanto già autorizzato con Decreto VIA-AIA dell’Aprile 2015.

Per quanto riguarda invece l’impianto di perforazione, si evidenzia quanto segue:

- ✓ nell’ambito del Quadro di Riferimento Ambientale dello SIA (al quale si rimanda), la stima degli impatti associati alla fase di perforazione è stata condotta sulla base di assunzioni cautelative applicabili a entrambe le tipologie di impianti proposte, quindi sia al Tender Assisted Drilling (TAD) sia all’High Specification Jack-Up (HSJU) e, ove questo non fosse stato possibile perché le azioni progettuali associate ai due sistemi non risultano sovrapponibili, si è comunque proceduto con riferimento alla azione progettuale maggiormente impattante (il TAD). In altre parole, la stima è stata condotta considerando l’involuppo delle assunzioni più cautelative (i.e. più potenzialmente impattanti) in merito alle azioni progettuali associate alla perforazione;
- ✓ come evidenziato nel Programma di Perforazione e Completamento e di seguito riportato: *“Sul piano più strettamente operativo la scelta tra TAD o jack-up presenta vantaggi e svantaggi soprattutto per quanto riguarda la loro effettiva disponibilità sul mercato al momento dell’avvio delle attività:*
  - TAD: il principale vantaggio è ovviamente quello di poter operare su alti fondali. Il principale svantaggio è invece legato alla loro disponibilità: ad oggi i TAD non sono disponibili nel Mediterraneo o in aree prossime essendo il loro impiego prevalentemente in Estremo Oriente e America Latina. Tale situazione comporta rilevanti costi di mobilitazione e demobilitazione e, inoltre, ulteriori rilevanti costi dovuti alle modifiche strutturali e di adeguamento degli equipaggiamenti alle normative Italiane considerato il fatto che si tratta di mezzi che operano in altre aree geografiche,
  - HSJU: in considerazione della profondità in corrispondenza di Vega B (circa 130 m) e considerando l’elevazione richiesta per il posizionamento sopra il piano superiore della piattaforma è necessario ricorrere ad impianti definiti di classe “high specification”, tipicamente utilizzati nel Mare del Nord o nel Golfo del Messico. La disponibilità di tali impianti è molto limitata ed è influenzata da livello di attività E&P “worldwide”;

- ✓ Il Proponente conferma che l'impianto TAD presentato nella documentazione fornita a supporto dell'istanza di VIA, sia da ritenersi l'opzione preferita nonché, delle due tipologie proposte (TAD e HSJU), quella di più probabile utilizzo. Ciononostante, esiste un margine di incertezza ricollegabile al fatto, esposto precedentemente, che la scelta di mezzi e macchinari per la realizzazione di interventi offshore su profondità quali quelle in oggetto è influenzata anche dalla disponibilità dei mezzi stessi nell'area geografica di riferimento: gli impianti di perforazione utilizzabili per il progetto sono infatti disponibili in un numero molto limitato e richiedono spesso la mobilitazione da significative distanze e lavori di adeguamento degli equipaggiamenti alle normative Italiane con tempi di attesa rilevanti;
- ✓ la tipologia di impianto High Specification Jack-Up (HSJU) è da ritenersi come la migliore opzione alternativa da utilizzare nel caso in cui nelle fasi di progettazione esecutiva risultasse impossibile ricorrere al TAD per motivi di irreperibilità sul mercato, ovvero nel caso in cui fossero reperibili HSJU adatti al sito di perforazione con (anche) migliori prestazioni ambientali. Per permettere un più agevole confronto tra le due tipologie di impianto proposte, si riportano in Appendice D le caratteristiche e le specifiche tecniche di un impianto HSJU analogo a quello potenzialmente utilizzabile nel sito e le specifiche dell'impianto di perforazione TAD già riportate nello SIA oggetto di istanza di VIA;
- ✓ è necessario ribadire che la Piattaforma Vega B è stata progettata per poter accettare entrambe le tipologie di impianto di perforazione senza discriminare e senza subire alcuna modifica progettuale;
- ✓ da ultimo si ritiene che la scelta effettuata di una progettazione della piattaforma che permetta di utilizzare sia il Tender Assisted Drilling (TAD) sia l'High Specification Jack-Up (HSJU), consentendo di avvalersi della tecnologia più adatta in relazione allo specifico e futuro contesto ambientale ed economico, rispondendo alla necessità e alla volontà del Proponente di utilizzare le migliori tecniche disponibili (BAT, *best available techniques*), cioè quelle sviluppate su una scala che ne consenta l'applicazione in condizioni economicamente e tecnicamente idonee nell'ambito di riferimento (come da definizione dell'Art. 5, comma 1, lettera l ter del D.Lgs. 152/2006).

Una ricerca sul mercato mondiale per impianti jack up "high specification" per profondità d'acqua pari o superiore a 430' (131 m) ha dato i risultati riassunti nella seguente tabella.

**Tabella 4-1: Jack Up High Specification disponibili sul Mercato (Maggio 2017)**

Nome	Tipologia di Rig	Nazione	Status	Profondità operativa		Lunghezza Gambe		Cantilever Reach <sup>(1)</sup>	
				ft	m	ft	m	ft	m
Rowan Gorilla VII	Jackup	UK	Contracted	450	137	607	185	100	30
Maersk Intrepid	Jackup	Norway	Contracted	492	150	678	207	110	34
Rowan Viking	Jackup	Norway	Contracted	430	131	568	173	75	23
Maersk Intrepid	Jackup	Norway	Contracted	492	150	678	207	110	34
Maersk Integrator	Jackup	Norway	Contracted	492	150	678	207	110	34
Maersk Interceptor	Jackup	Norway	Contracted	492	150	678	207	110	34
Noble Lloyd Noble	Jackup	UK	Contracted	492	150	702	214	110	34
Maersk Invincible	Jackup	Norway	Contracted	492	150	678	207	110	34
West Elara	Jackup	Norway	Contracted	450	137	673	205	100	30
West Linus	Jackup	Norway	Contracted	450	137	673	205	100	30
Rowan Gorilla IV	Jackup	USA-GM	Contracted	450	137	638	194	75	23
Rowan Bob Palmer	Jackup	Persian Gulf	Contracted	475	145	645	197	100	30

Note: 1) misura dell'estensione dell'impianto di perforazione oltre il bordo dello scafo.

In sostanza, nel mondo ad oggi (Maggio 2017) ci sono solamente 12 impianti in grado di soddisfare la richiesta; 10 di questi sono impiegati nel Mare del Nord. La loro disponibilità, come evidenziato in tabella, è limitata e

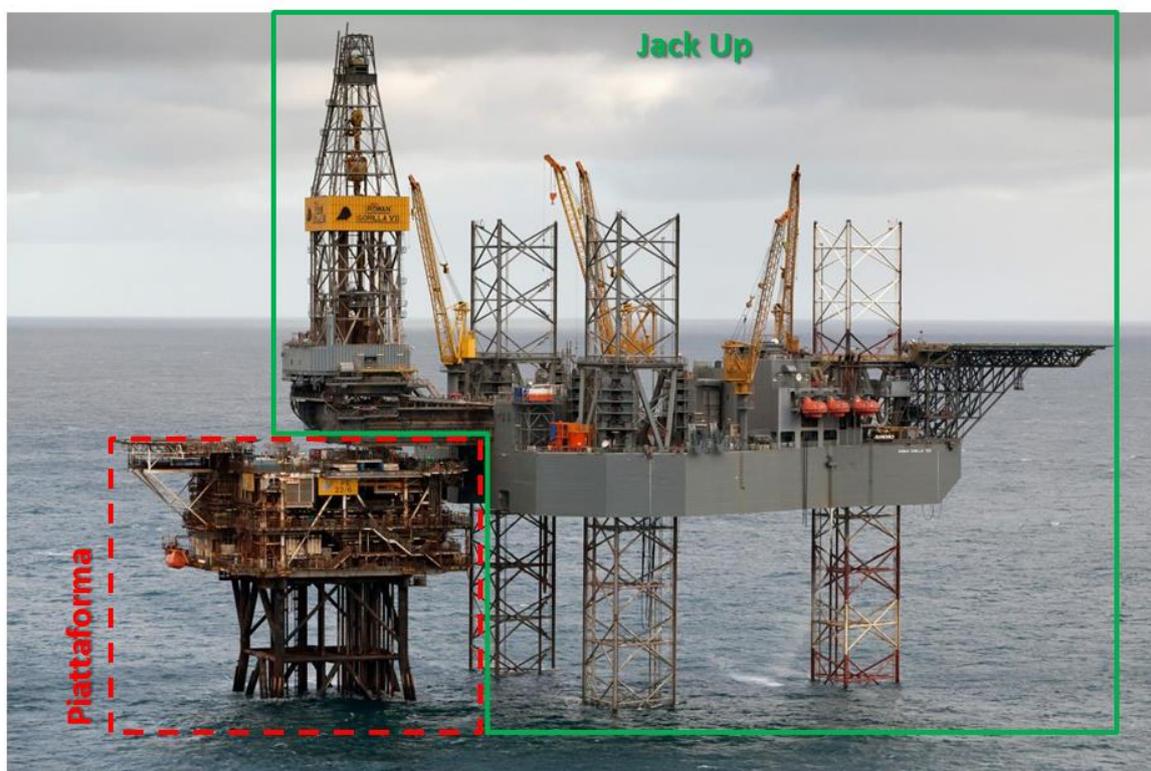
non è quindi ora ragionevole assicurare con certezza quale sarà esattamente l'impianto per Vega B a meno di un impegno almeno pre-contrattuale.

È tuttavia possibile caratterizzare un jack-up rappresentativo prendendo in considerazione le caratteristiche di un impianto classe "Gorilla" (137 m di profondità d'acqua) come riportato sinteticamente di seguito in tabella e per esteso in Appendice D.

**Tabella 4-2: Caratteristiche Principali Jack Up Rowan Gorilla VII**

ROWAN GORILLA VII	
Massima profondità dell'acqua	137 m
Lunghezza delle gambe	185 m
Tiro statico al gancio	907 t
Lunghezza scafo	93 m
Sistema fango max. Pressione	510 atm
Larghezza scafo	91 m
Cantilever Skid Out	30 m
Profondità Scafo	11 m
Alloggi Personale	120
Massima profondità di perforazione	10,668 m
Eliporto	Sikorsky S-61N class
Consumo medio di combustibile giornaliero	4,542 l

La seguente immagine illustra il JU Rowan Gorilla VII (la figura mostra in rosso una piattaforma esistente. Si tratta di una configurazione analoga a quella che si potrebbe avere su Vega B).



**Figura 4-1: Jack Up Rowan Gorilla VII**

## 5 SCENARI INCIDENTALI

### 5.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA

“Relativamente agli scenari incidentali, dovranno essere preventivamente individuati in maniera dettagliata e approfondita i possibili rischi derivanti dall’attività della piattaforma Vega B. In particolare dovranno essere individuati, in maniera conservativa, gli incidenti derivanti da inquinamento accidentale da idrocarburi, incendio, esplosione e collassamento della piattaforma, i conseguenti effetti sull’ambiente circostante (marino e terrestre), nonché le capacità e le modalità operative per fronteggiare e minimizzare tali effetti. A tal fine dovrà essere prodotto un accurato piano antinquinamento, coerente con il piano locale antinquinamento della competente Autorità marittima, che descriva in maniera realistica l’organizzazione approntata e nella disponibilità giuridica del Proponente, al fine di fronteggiare tali evenienze, che quantifichi in termini finanziari i conseguenti danni per l’ambiente, ai quali la Società dovrà fare fronte con un adeguato budget”.

### 5.2 CHIARIMENTI DEL PROPONENTE

#### 5.2.1 Premessa

Con riferimento alla tematica in oggetto, si evidenzia che, come chiarito nella documentazione sottoposta agli enti per l’avvio dell’istanza, le assunzioni in merito alla tematica della pericolosità impiantistica considerate per il progetto di Sviluppo Campo Vega B approvato nel 2015 sono da considerarsi estese anche alla perforazione degli addizionali 8 pozzi in continuità temporale con i precedenti 4 pozzi già autorizzati. Premesso ciò, si rileva che già nel Decreto VIA-AIA No. 68-2015 il Ministero Ambiente prescrive (prescrizioni A6, A11, A13, A17 e A18) che gli approfondimenti in tema di “scenario previsionale che quantifichi gli effetti negativi significativi sull’habitat marino dovuti ad incidente in fase di perforazione del pozzo o coltivazione del giacimento, incendio della piattaforma ... (omissis)”, “piano operativo per lo svolgimento dei attività di perforazione” “piano di emergenza antinquinamento” e “valutazione degli scenari di rischio, considerando il verificarsi di eventi accidentali ...” dovranno essere sviluppati in fase di progettazione esecutiva e prima dell’avvio lavori e non già in fase di progettazione definitiva.

In aggiunta a quanto sopra, giova inoltre ribadire quanto già riportato nell’ambito del Quadro di Riferimento Programmatico dello SIA (Doc. No. 15-1143-H1 Rev. 0 – Giugno 2016): l’intero progetto Vega B sarà assoggettato a quanto previsto D.Lgs 18 Luglio 2015 No. 145 (Attuazione della Direttiva 2013/30/UE sulla Sicurezza delle Operazioni in Mare nel Settore degli Idrocarburi anche nota come “Direttiva Offshore”) in materia di sicurezza delle operazioni a mare. La regolamentazione applicativa di dettaglio derivante dall’applicazione di tale decreto è ancora in divenire, tuttavia si ribadisce che nelle fasi successive di progettazione e di realizzazione degli interventi, l’intero progetto Vega B sarà portato avanti in piena coerenza con quanto previsto dal D.Lgs 18 Luglio 2015 No. 145 e dagli atti normativi e applicativi da esso derivanti. Risulta necessario però evidenziare che l’autorità competente, relativamente alle informazioni da presentare per un impianto di produzione, richiede come punto di partenza per l’elaborazione della relazione sui grandi rischi e dei piani di risposta alle emergenze, la descrizione delle soluzioni individuate e valutate durante l’arco progettuale compreso tra la fase preliminare fino alla fase esecutiva (Articoli 11, 12, 14, 28; Allegato I, parte I e X; D.Lgs 145/2015).

In considerazione dell’importanza della tematica, al fine di fornire gli elementi oggetto della richiesta di integrazioni, si è comunque provveduto con:

- ✓ una sintesi delle valutazioni già condotte riportate nello SIA Quadro di Riferimento Ambientale Paragrafi 5.4.3 e 6.4.3 depositati con istanza del Luglio 2016 (presente SIA) e già positivamente valutate anche nell’ambito del Progetto autorizzato (Decreto VIA-AIA No.68/2015) considerate valide per la perforazione degli 8 pozzi oggetto di istanza (Paragrafo 5.2.2);
- ✓ un’analisi dei possibili rischi derivanti dalle attività della Piattaforma Vega B (Paragrafi 5.2.3);

- ✓ la descrizione delle capacità e modalità operative per fronteggiare e minimizzare gli effetti sull'ambiente (Paragrafo 5.2.3).

## 5.2.2 Valutazioni Relative agli Scenari Accidentali

Come già riportato nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SIA (Doc. No. 15-1143-H3 Rev.0 Luglio 2016, Paragrafi 5.4.3 e 6.4.3) durante la procedura di VIA del progetto 2012-2013 di sviluppo iniziale del campo Vega B, facendo seguito alla richiesta di integrazioni dello SIA avanzata dalla Commissione Tecnica di VIA/VAS del MATTM (Nota Prot. DVA-2013-0000585 del 10 Gennaio 2013) in merito alla valutazione dei danni potenziali dovuti a sversamenti accidentali di idrocarburi, alle opere di mitigazione previste ed alle procedure di intervento, è stato predisposto lo specifico documento "Valutazione dei Danni Potenziali dovuti a Sversamenti Accidentali di Idrocarburi in Mare" (Doc. No. 15-522-H13) così strutturato:

- ✓ definizione degli scenari accidentali (Capitolo 2):
  - errori umani: individua gli scenari incidentali possibili,
  - eventi naturali: tratta i rischi sismici e gli eventi meteomarinari avversi;
- ✓ studio sulla dispersione di idrocarburi mediante simulazione numerica dell'oil spill (Capitolo 3);
- ✓ valutazione degli impatti potenziali (Capitolo 4) così strutturata:
  - caratterizzazione dell'ambiente marino (Paragrafo 4.1): riporta una sintesi della caratterizzazione effettuata nell'ambito dello SIA con riferimento all'ambiente marino e alla pesca,
  - individuazione degli elementi di sensibilità (Paragrafo 4.2): sintetizza le informazioni ottenute mediante la caratterizzazione con l'obiettivo di fornire una visione sinottica dell'area vasta e dei principali elementi di sensibilità,
  - effetti dello sversamento di idrocarburi in mare (Paragrafo 4.3): fornisce una sintesi dei principali riferimenti bibliografici in tema di effetti sugli organismi marini tratta da:
    - ISPRA: "Sversamenti di Prodotti Petroliiferi: sicurezza e controllo del trasporto marittimo", Rapporto ISPRA 149/2011 (ISPRA, 2011),
    - NOAA, 2012, Sito Web: <http://response.restoration.noaa.gov/>,
  - risultati delle simulazioni di oil-spill e stima degli impatti potenziali (Paragrafo 4.4): riporta le risultanze della modellazione dello sversamento dello scenario incidentale preso a riferimento e la stima degli impatti effettuata sulla base dell'integrazione dei risultati della modellazione, delle informazioni sui possibili effetti sugli organismi marini e dell'individuazione degli elementi di sensibilità per l'area vasta in esame,
  - misure di mitigazione e procedure di intervento antinquinamento (Paragrafo 4.5): sintetizza le misure di mitigazione e le procedure antinquinamento previste per il Campo Vega già riportate nello SIA nel Rapporto di chiarimenti alla Provincia di Ragusa e nella Documentazione di AIA.

Nell'ambito di tale Report, al fine di individuare gli scenari di criticità associabili al Progetto di Sviluppo del Campo Vega B sono stati analizzati i possibili scenari incidentali connessi a:

- ✓ errori umani;
- ✓ eventi naturali,

sia in fase di perforazione sia in fase di esercizio.

Gli eventi connessi ad errori umani presi in considerazione sono relativi a:

- ✓ blow out;
- ✓ collisione di un mezzo contro la piattaforma Vega B;

- ✓ rottura di una manichetta per trasferimento del gasolio alla piattaforma Vega B durante il rifornimento di diesel per generatori e gru.

Per quanto riguarda gli eventi naturali, tenuto conto che le strutture della nuova piattaforma Vega B sono dimensionate sulla base dei parametri sismici e meteomarinari per l'area in esame, sono da ritenersi poco credibili scenari di significativi sversamenti accidentali di idrocarburi in conseguenza di tali eventi.

Gli scenari di sversamento analizzati sono relativi a:

- ✓ sversamenti di olio;
- ✓ sversamenti di gasolio.

Per quanto riguarda i primi, come riportato nel Parere CT VIA allegato al Decreto VIA-AIA, in considerazione delle basse pressioni di giacimento, dell'approfondita conoscenza del giacimento Vega e dell'esperienza di esplorazione e coltivazione posseduta grazie al Campo Vega A attualmente in esercizio, l'eventualità di un blow-out per i pozzi di Vega B è praticamente inesistente.

Con riferimento agli sversamenti di gasolio, in considerazione delle caratteristiche chimico-fisiche dello stesso, tale evento non comporterebbe una significativa interazione con la componente ambiente idrico marino. Sono state condotte simulazioni della dispersione e degradazione di idrocarburi mediante simulazione numerica con software GNOME e ADIOS2 (sviluppato da NOAA) per simulare rispettivamente i principali processi di trasporto dell'idrocarburo e i processi di degradazione ("weathering processes"). Le simulazioni condotte hanno dimostrato che una parte del gasolio infatti evapora e si disperde subito mentre si osserva una degradazione completa entro le prime 12-21 ore.

Come già ribadito nel preambolo del presente Paragrafo, poiché la perforazione degli 8 pozzi addizionali avverrà in continuità temporale con i 4 già precedentemente autorizzati, tali valutazioni risultano del tutto applicabili al caso in esame oggetto di istanza.

Nell'ambito della Procedura VIA-AIA conclusasi positivamente si segnala anche quanto riportato nel Documento "Approfondimenti alle Osservazioni della Provincia di Ragusa (Prot. No. 025280 del 20 Giugno 2013)" (Doc. No. 11-522-H16, Rev.1 Luglio 2013) relativo alla progetto presentato nel primo procedimento VIA-AIA (di cui Decreto VIA-AIA 68-2015) già autorizzato. Con riferimento alla definizione degli scenari accidentali si conferma che lo sviluppo del Campo Vega B (inclusi gli 8 pozzi addizionali di cui alla presente documentazione) e la sua coltivazione potranno essere realizzati in condizioni ottimali in termini di sicurezza in quanto:

- ✓ l'ambiente geologico del Campo Vega B è ben conosciuto grazie ai pozzi esplorativi (Vega 1 (1981), Vega 2 (1982-1983) Vega 1 profondo (1992) già realizzati e provati, che hanno consentito le misure reali di pressione, portate e natura dei fluidi di strato;
- ✓ l'ambiente geologico è il medesimo della struttura sviluppata dalla piattaforma "Vega A", in produzione dallo stesso tema minerario dal 1987 con 21 pozzi;
- ✓ l'olio di Vega è classificato come "pesante" in base alle norme API, con una densità di ca. 15-°API che corrispondono a ca. 0.94-0.96 kg/dm<sup>3</sup>, di poco inferiore alla densità dell'acqua di mare. La possibilità di manifestarsi spontaneamente in superficie è data da questo minimo differenziale, che quindi determina portate di flusso limitate e pressioni basse di erogazione;
- ✓ la testa pozzo e le apparecchiature di sicurezza si troveranno sulla piattaforma, a circa 25 metri sopra il livello mare, sempre accessibili dal personale addetto alle operazioni. Il pozzo, nell'intervallo verticale da fondo mare fino alla testa pozzo, è costituito da 4 tubazioni di acciaio concentriche che contengono il condotto entro cui scorre l'olio prodotto. Si tratta di tubazioni continue, senza elementi soggetti a movimento e usura. Una perdita di olio a fondo mare è totalmente da escludere;

- ✓ rispetto ad una pressione massima di testa pozzo, in condizioni di pozzo aperto e completamente pieno di olio (condizione di per sé quasi irrealizzabile nelle normali condizioni di perforazione), di circa  $25 \text{ kg/cm}^2$ , le apparecchiature di sicurezza e la testa pozzo sono progettate per pressioni fino ad almeno  $352 \text{ kg/cm}^2$ , con almeno 3 livelli di chiusura;
- ✓ qualora anche si verificasse l'ingresso accidentale di fluidi di strato nel pozzo in fase di perforazione, il loro controllo è dato dalla natura del giacimento, costituito da carbonati fratturati, per cui è sufficiente mantenere un flusso costante di acqua di mare a testa pozzo per eventualmente rispingere l'olio entro la formazione stessa. Ciò significa che la pressione esercitata da una colonna di acqua di mare sulla formazione mineralizzata è sufficiente a bilanciare la pressione della stessa, impedendo quindi l'ingresso in pozzo di fluidi di strato. In perforazione viene utilizzato un fluido appesantito (fango) in modo da assicurare un ulteriore margine di sicurezza;
- ✓ in considerazione delle basse pressioni di giacimento, dell'approfondita conoscenza del giacimento Vega e dell'esperienza di esplorazione e coltivazione posseduta grazie al Campo Vega A attualmente in esercizio, l'eventualità di un blow-out per i pozzi di Vega B è praticamente inesistente.

Le considerazioni sopra riportate forniscono elementi concreti per una corretta valutazione del rischio, la previsione di potenziali eventi accidentali e la corretta e mirata applicazione di azioni di monitoraggio, mitigazione e intervento in caso avvengano eventi incidentali, nel rispetto delle normative nazionali e internazionali di settore e delle buone pratiche di ingegneria.

### 5.2.3 Ulteriori Approfondimenti relativi all'Individuazione dei Potenziali Rischi Derivanti dall'Attività della Piattaforma Vega B

Nell'ambito della predisposizione della risposta alla richiesta di chiarimento di cui al punto 4 della Richiesta di Integrazioni, è stato predisposto uno studio specialistico "Approfondimenti in materia di Rischi derivanti dall'Attività della Piattaforma Vega B" (Doc. No. P0001947-1-H3, Rev.0 Giugno 2017) procedendo con l'identificazione dei potenziali rischi che potrebbero minacciare la sicurezza, l'integrità e l'operatività complessiva della Piattaforma Vega B. Per ogni "rischio" individuato - ove necessario - sono state definite "azioni" e "ulteriori misure di miglioramento" per ridurre ulteriormente i rischi o eliminare i problemi affrontati. Lo Studio è presentato in Appendice E cui si rimanda per maggiori dettagli.

Lo scopo generale di questa attività è stato quello di concentrare l'attenzione del team di progetto su tutti i rischi derivanti dall'attività della Piattaforma Vega B.

Lo studio è stato sviluppato con una sessione di "brainstorming" sistematico attraverso l'analisi di linee guida specifiche applicate al progetto.

L'analisi è stata effettuata con riferimento ai rischi intrinseci esterni e interni del progetto e si è concentrata su selezionati componenti del processo, delle filosofie e dei concetti operativi. Le diverse fonti di pericolo che sono state discusse comprendono:

- ✓ rischi legati alle sostanze trattate / utilizzate nell'impianto;
- ✓ rischi legati all'ambiente;
- ✓ rischi legati ad alcune condizioni operative;

La **categorizzazione qualitativa dei rischi** è stata definita in base alla seguente matrice di "Event Risk Screening matrix", in cui sono definiti i seguenti livelli di rischio:

- ✓ **(CI) Area di Basso Rischio - Miglioramento continuo (Continuous Improvement):** il livello di rischio è ampiamente accettabile e sono necessarie misure di controllo generiche volte ad evitare il deterioramento;

- ✓ **(RR) Area ALARP (As Low as Reasonably Practicable) - Area di riduzione dei rischi (Risk Reduction Measures):** il livello di rischio può essere tollerabile solo una volta effettuata una revisione strutturata delle misure di riduzione del rischio e tutti i costi di un ulteriore miglioramento diventano sproporzionati rispetto al beneficio ottenuto (ALARP - quanto basso quanto ragionevolmente applicabile);
- ✓ **(IR) Area di alto rischio, Rischio Intollerabile (Intolerable Risk):** il livello di rischio non è accettabile e sono necessarie misure di controllo del rischio per ridurre il livello di rischio alle regioni tollerabili della matrice.

Su 42 scenari identificati la maggior parte risulta essere stata valutata nella categoria di rischio più bassa "CI". Solamente 4 scenari sono risultati di livello intermedio "RR" definita come Area di riduzione dei rischi:

- ✓ 01.31: rischio per la salute con infortunio del personale
- ✓ 01.38-01.39: caduta accidentale di oggetti sulla piattaforma con possibile danno alle strutture e agli equipaggiamenti
- ✓ 01.40: caduta accidentale di oggetti in mare con possibile danno alle sealines

In considerazione di quanto sopra lo Studio ha trattato l'analisi dei rischi derivanti dalla caduta di oggetti dalla Piattaforma e da navi in transito. Per completezza anche con riferimento a quanto richiesto dalla DVA sono stati anche affrontati gli aspetti connessi al collassamento della piattaforma e quelli relativi a incendio ed esplosione.

Dall'analisi effettuata risulta che gli incidenti che possono causare un inquinamento accidentale da idrocarburi sono caratterizzati da una frequenza di accadimento estremamente bassa (caduta di oggetti sulle sealine con conseguente rottura e rilascio di fluidi) e si ritengono dunque non probabili effetti significativi sull'ambiente marino circostante né tantomeno su quello costiero.

#### 5.2.4 Organizzazione della Risposta Alle Emergenze

Edison si è dotata di una articolata struttura di risposta alle emergenze per far fronte a qualsiasi tipo di evento che possa determinare danni (dai più lievi ai più gravi) alle persone e all'ambiente.

Nella seguente tabella si riporta la classificazione delle emergenze e dei termini/ruoli principali in accordo con le best practices in campo O&G e a quanto adottato da Edison

**Tabella 5-1: Definizione e Classificazione delle Emergenze**

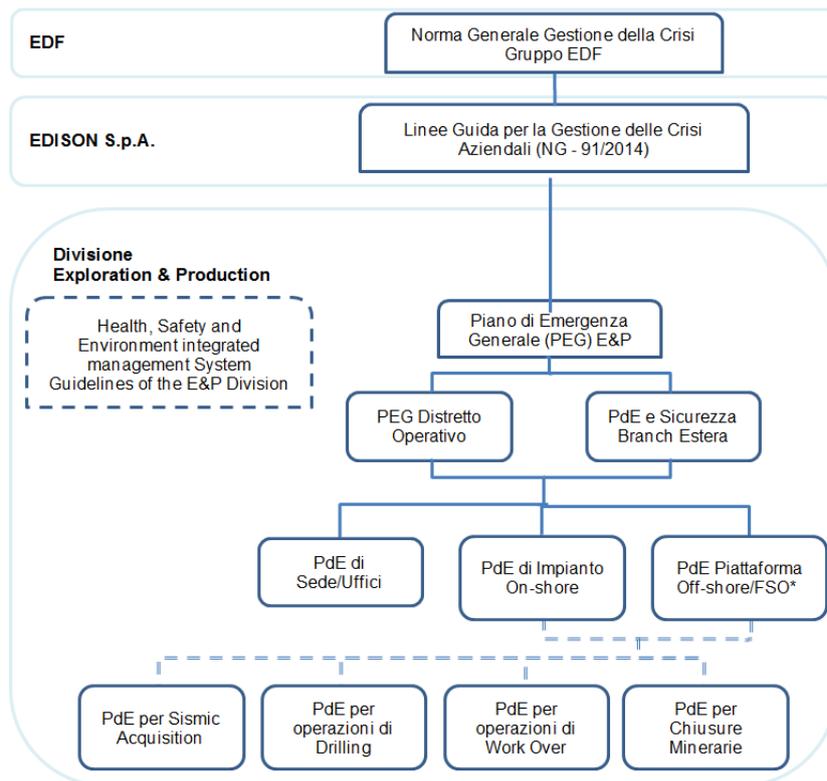
<b>EMERGENZA</b>	Improvvisa occorrenza che determina uno scostamento dalle normali condizioni operative e tale da determinare situazioni di danno o possibile danno alla salute e sicurezza delle persone, all'ambiente e ai beni aziendali e/o di terzi.
<b>EMERGENZA DI 1° LIVELLO</b>	Emergenza di livello Minore Emergenza non grave, efficacemente fronteggiabile a livello locale con il personale e i mezzi in dotazione al distretto, sede o sito.
<b>EMERGENZA DI 2° LIVELLO</b>	Emergenza di livello Medio Emergenza fronteggiabile a livello locale con l'intervento di personale e mezzi di autorità ed amministrazioni pubbliche a livello periferico.
<b>EMERGENZA DI 3° LIVELLO</b>	Emergenza di livello Maggiore Emergenza non fronteggiabile a livello locale che impatta le attività del sito e/o società operativa che richiede assistenza/supporto da parte delle funzioni a livello centrale.
<b>CRISI</b>	Emergenza molto grave che determina o può determinare impatti rilevanti sulle attività aziendali, sulla salute e sicurezza dei lavoratori e sull'ambiente; non fronteggiabile a livello locale e che necessita il coinvolgimento del Comitato di Gestione della Crisi per il coordinamento delle attività di

	<p>gestione dell'emergenza e di risorse e mezzi (interni ed esterni) presenti a livello locale ovvero messi a disposizione dalle funzioni competenti; evento la cui risoluzione può essere prolungata nel tempo.</p> <p>In questa categoria rientrano comunque le emergenze in presenza di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• eventi esogeni che comportano un elevato rischio per l'incolumità pubblica;</li> <li>• inquinamento con danni prevedibilmente rilevanti;</li> <li>• eventi con rilevante impatto sul territorio e /o sull'immagine di Edison.</li> </ul>
<p><b>SECURITY CONTACT CENTER</b></p>	<p>Il Security Contact Center risponde dalla sede centrale di Foro Buonaparte. Sotto la responsabilità della Funzione Security, garantisce un presidio H24, offrendo un importante supporto agli attori che si trovino a gestire una crisi; permette un passaggio delle informazioni tempestivo, gestendo le comunicazioni in ingresso e in uscita.</p>
<p><b>CONTACT CRISIS MANAGER</b></p>	<p>Responsabile per la gestione dei flussi informativi vedi Gestione della Crisi verso e da EDF.</p>
<p><b>SECURITY MANAGER</b></p>	<p>Responsabile della funzione Security</p>
<p><b>POSTO DI COMANDO OPERATIVO (PCO)</b></p>	<p>In caso di emergenza c/o impianto / piattaforma, il P.C.O. è immediatamente istituito nel posto sicuro più vicino al luogo dell'incidente ed è diretto dal Capo Piattaforma/Responsabile Impianto.</p> <p>I principali compiti del P.C.O. sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Assicurare la messa in salvo e la protezione del personale del centro;</li> <li>• Definire sotto l'aspetto pratico le modalità di lotta contro il sinistro;</li> <li>• Richiedere al P.C.E. i mezzi necessari per l'evacuazione del personale e la lotta contro il sinistro;</li> <li>• Coordinare sul centro, la messa in opera dei mezzi disponibili per la lotta contro il sinistro.</li> </ul>
<p><b>POSTO DI COMANDO EMERGENZE (PCE)</b></p>	<p>Per le emergenze di 2° e 3° livello, su richiesta del P.C.O. o su decisione del Responsabile del Distretto Operativo di riferimento, s'insedia prontamente il P.C.E. con il compito di organizzare i soccorsi acquisendo risorse in ambito nazionale.</p> <p>Si insedia presso la sede del Distretto Operativo di riferimento ed è diretto dal Direttore Responsabile dell'area.</p> <p>In dettaglio i suoi compiti sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• L'evacuazione nel più breve tempo possibile, degli eventuali feriti dall'impianto / piattaforma / FSO, al più vicino ospedale;</li> <li>• La definizione della strategia di lotta contro il sinistro;</li> <li>• L'invio dei mezzi (uomini e/o materiale) richiesti dal posto di comando operativo (P.C.O.);</li> <li>• La verifica e convalida dell'informazione tecnica sull'accaduto e della sua trasmissione alla Direzione Operazioni c/o la sede di Milano;</li> <li>• La gestione della comunicazione e del relativo aggiornamento verso l'amministrazione pubblica e le autorità esterne locali, se trattasi di emergenze minori e/o medie.</li> </ul>
<p><b>CELLULA DI COMUNICAZIONE</b></p>	<p>Nel caso di emergenze di 3° livello, qualora l'evento non sia comunque stato considerato tale da attivare lo stato di Crisi, detta "Cellula" viene costituita attorno al Direttore di Produzione (Datore di Lavoro / Titolare) presso la sede di Milano e si occupa delle comunicazioni verso l'esterno, con le autorità non locali, gli enti ed organi di stampa, ecc.</p>

<b>COMITATO DI GESTIONE DELLA CRISI</b>	<p>Comitato centrale da attivare per il coordinamento della gestione di situazioni di Crisi, con la seguente composizione:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CEO / AD</li> <li>• CEO Assistant</li> <li>• Direttore della Divisione Interessata dall'evento di crisi</li> <li>• Human Resources</li> <li>• Finance VP</li> <li>• Legal &amp; Corporate Affairs VP</li> <li>• Institutional &amp; Regulatory Affairs</li> <li>• External Relations &amp; Comm. Director</li> <li>• Security Manager</li> <li>• HSE Group Manager</li> <li>• Altri membri a chiamata</li> </ul>
---	--

### 5.2.5 Struttura della Risposta alle Emergenze

Il seguente diagramma illustra i livelli di intervento dei vari Piani di risposta alle Emergenze partendo dal livello locale fino alla gestione delle Crisi a livello di Gruppo EDF.



\* compreso OPEP

**Figura 5-1: Livelli di Intervento dei vari Piani di Risposta alle Emergenze**

Ciascun livello è caratterizzato dall'impiego di risorse in termini di persone/mezzi e da una organizzazione ben definita con ruoli e responsabilità chiari, nonché con adeguati flussi comunicativi che permettano di gestire un evento in modo ottimale e soprattutto consentendo una risposta all'emergenza immediata ed efficace.

### **5.2.6 Implementazione dei Piani di Risposta alle Emergenze**

Il seguente diagramma illustra la pianificazione della risposta all'emergenza associata con la crescente gravità della stessa. Partendo dal basso, qualora le risorse / mezzi disponibili non siano sufficienti a gestire l'emergenza, viene attivato il livello di emergenza successivo, fino a raggiungere il livello di massima allerta con la conseguente attivazione dello "stato di crisi".

I riquadri con colorazioni differenti evidenziano la gestione dell'emergenza a partire dal livello locale (piattaforma/impianto/sede operativa), fino a quello più alto (identificato con l'attivazione dello stato di "crisi"), definendo allo stesso tempo i responsabili della gestione, lo staff a supporto e il luogo di insediamento dei vari PCO, PCE, Cellula e Comitato di Crisi.

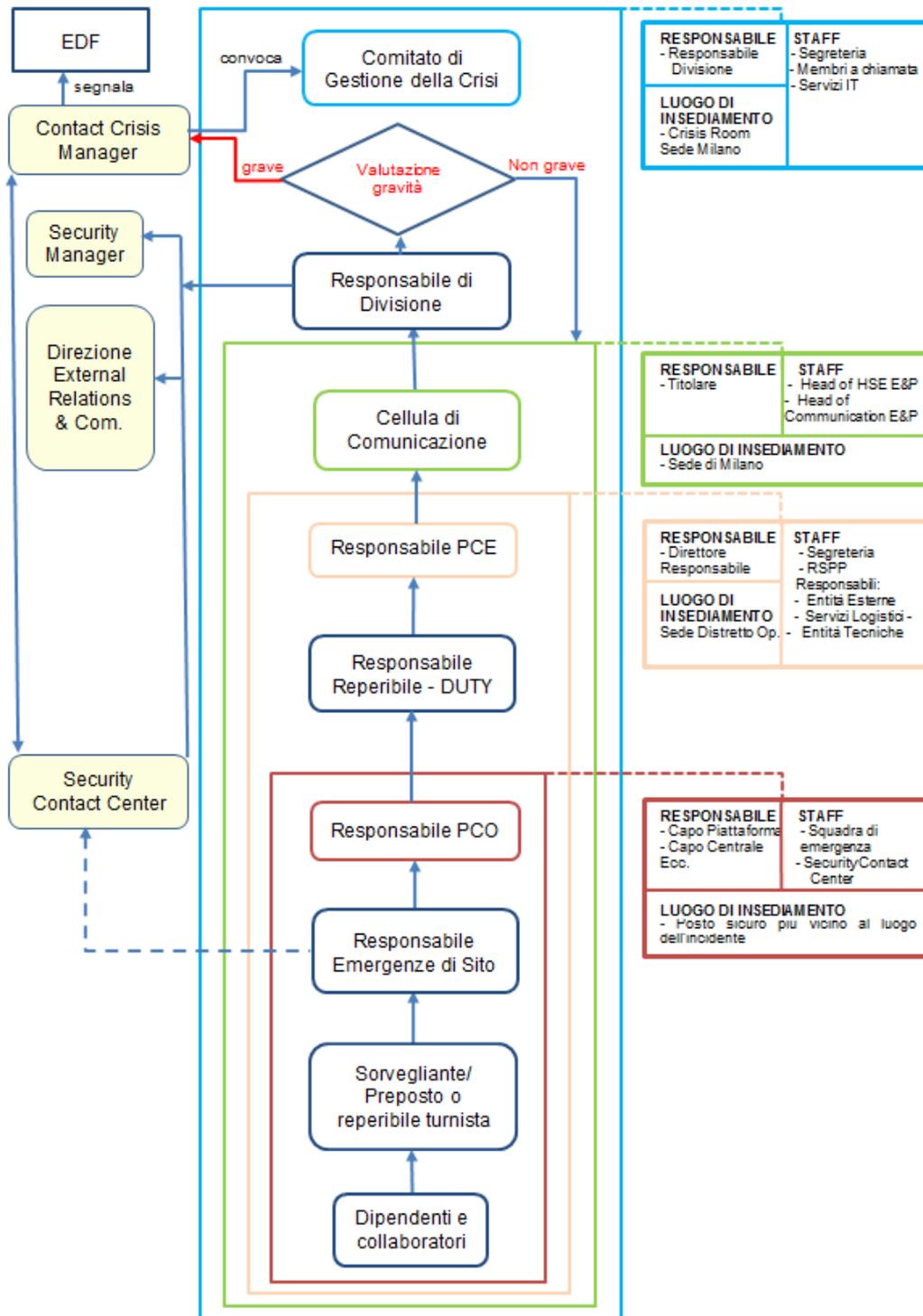


Figura 5-2: Diagramma di Pianificazione della Risposta all'Emergenza

## **5.2.7 Figure previste e Responsabilità**

A livello di Distretto Operativo (in questo caso per il progetto Vega B il Distretto di riferimento è quello di Siracusa) le figure che intervengono nella gestione delle emergenze sono riportate nei seguenti paragrafi.

### 5.2.7.1 Sorvegliante / Preposto o reperibile Turnista / Reperibile Emergenze del Distretto

Il Sorvegliante / Preposto o il Reperibile Turnista / Reperibile Emergenze del Distretto del proprio centro operativo è responsabile delle operazioni ivi condotte.

Allorquando si determini una situazione di emergenza, il Sorvegliante/Preposto o il Reperibile Turnista ha i seguenti obblighi:

- ✓ dotare le misure immediate per la salvaguardia del personale;
- ✓ dirigere la lotta contro il sinistro con i mezzi di cui dispone e con la mobilitazione delle squadre di emergenza, Vigili del Fuoco, Pronto Soccorso, ecc.;
- ✓ informare durante il normale orario di lavoro:
  - il Responsabile Gerarchico,
  - il Responsabile del Servizio di Protezione Ambiente e Sicurezza;
- ✓ informare al di fuori del normale orario di lavoro: il Responsabile Reperibile (DUTY).

### 5.2.7.2 Responsabile del P.C.O. (Responsabile del Posto di Comando Operativo)

Il responsabile del P.C.O. ha la responsabilità di:

- ✓ assicurare la salvaguardia di tutto il personale;
- ✓ mettere in sicurezza le installazioni direttamente interessate o collegate al sinistro;
- ✓ portare i primi soccorsi agli eventuali infortunati e prevedere l'eventuale evacuazione;
- ✓ lottare contro il sinistro;
- ✓ informare il P.C.E. dell'evoluzione della situazione.

Le figure che possono ricoprire tale funzione sono:

- ✓ Capo Piattaforma;
- ✓ Capo Centrale.

### 5.2.7.3 Responsabile Reperibile – DUTY

Il Responsabile Reperibile (DUTY) del Distretto Operativo, informato dell'emergenza di livello medio o maggiore, ha i seguenti obblighi:

- ✓ informare immediatamente il Responsabile Operazioni del Distretto Operativo / Procuratore o sostituto;
- ✓ coordinare le misure da adottare immediatamente per la messa in sicurezza e la salvaguardia del personale;
- ✓ recarsi presso il Distretto Operativo;
- ✓ collaborare con il Responsabile Operazioni del Distretto Operativo / Procuratore o suo sostituto per il superamento dell'emergenza stessa.

### 5.2.7.4 Responsabile del P.C.E. (Responsabile della Cellula di Crisi o Posto di Comando Emergenze)

Il responsabile del P.C.E. ha la responsabilità di:

- ✓ definire la strategia di lotta contro il sinistro;

Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali  
Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

- ✓ coordinare le misure da adottare immediatamente per la messa in sicurezza e la salvaguardia del personale;
- ✓ collaborare con il Responsabile P.C.O. / Responsabile Operazioni del Distretto Operativo (Procuratore) o suo sostituto per il superamento dell'emergenza stessa;
- ✓ mobilitare ed inviare verso il luogo del sinistro i mezzi supplementari esterni di evacuazione e/o di lotta;
- ✓ gestire, verificare, convalidare e trasmettere alla Direzione delle Operazioni c/o la sede di Milano l'informazione tecnica relativa all'evento.

La figura che può ricoprire tale funzione è il Direttore Responsabile.

#### 5.2.7.5 [Responsabile del Servizio Protezione AMBIENTE e SICUREZZA](#)

Il responsabile del Servizio Protezione Ambiente e Sicurezza ha la responsabilità di: assistere e consigliare il Responsabile del P.C.E. in merito all'organizzazione dei soccorsi;

#### 5.2.7.6 [Responsabile del Servizio Logistica](#)

Il responsabile del Servizio Logistica ha la responsabilità di:

- ✓ assicurare la mobilitazione e l'invio verso il luogo del sinistro dei mezzi richiesti dal P.C.E. (personale e materiale);
- ✓ assicurare il rifornimento (cibo e consumabili) delle squadre d'intervento e dei mezzi impegnati nelle operazioni;
- ✓ tenere aggiornata la lista dei mezzi impiegati e di quelli ancora disponibili.

#### 5.2.7.7 [Responsabile Relazioni con le Entità Esterne alle Società Edison \(RREE\)](#)

Il Responsabile delle Relazioni è il responsabile dell'informazione nei confronti:

- ✓ delle Amministrazioni Locali, di quelle centrali,
- ✓ del Personale e delle loro Famiglie,
- ✓ delle Ditte contrattiste impegnate sul luogo dell'incidente,
- ✓ degli Associati,
- ✓ degli Organi di stampa, radio, televisione,
- ✓ del Gruppo EDISON,
- ✓ di tutte le Autorità interessate, competenti in funzione della natura e dell'evoluzione dell'incidente.

Inoltre ha il compito di:

- ✓ mantenere aggiornata la lista delle informazioni e dei documenti che gli sono richiesti dalle Amministrazioni ed Autorità, presentandola al Responsabile del P.C.E.;
- ✓ collaborare con il P.C.E. nella preparazione delle risposte da fornire alle Amministrazioni;
- ✓ assicurare il servizio di Segretariato negli intervalli di assenza del Responsabile P.C.O. / Procuratore;
- ✓ redigere la "Cronaca dei fatti", relativa allo scambio d'informazione degli Organismi Esterni.

In caso di Crisi le info di cui sopra sono direttamente gestite dalla Direzione External Relations & Communication che valuta se avvalersi del RREE per la gestione delle stesse.

#### 5.2.7.8 [Responsabili delle Entità Tecniche Interessate](#)

Il Responsabile dell'unità tecnica interessata ha la responsabilità di:

- ✓ apportare al P.C.E. la consulenza tecnica relativa al problema specifico;
- ✓ collaborare nella definizione delle misure più appropriate da prevedere sul luogo del sinistro fornendo consigli utili al responsabile del P.C.O.;
- ✓ assicurare il corretto flusso delle informazioni fra il P.C.E. ed il P.C.O.

#### 5.2.7.9 Servizio di Segretariato

Il Servizio di Segretariato si occupa di:

- ✓ tenere aggiornato il “Diario delle Operazioni” del P.C.E., che deve contenere tutte le informazioni oppure eventi riportati in ordine cronologico, relativi ai fatti, alle disposizioni date ed alle richieste ricevute;
- ✓ assicurare la trasmissione via fax o telex od e-mail, dei documenti preparati dal P.C.E. e controfirmati dal Responsabile dello stesso;
- ✓ preparare il resoconto degli eventi su richiesta del Responsabile del P.C.E.;
- ✓ a fine operazione, raccogliere tutti i documenti (rapporti, resoconti, comunicazioni, ecc..) necessari per la preparazione del rapporto finale legato al sinistro da presentare al Responsabile del P.C.E.;
- ✓ inviare tutte le info eventualmente richieste dal ECMT.

### 5.2.8 **Capacità e Modalità Operative per Fronteggiare e Minimizzare gli Effetti sull’Ambiente**

#### 5.2.8.1 Piano di Emergenza per l’Antinquinamento Marino (Oil Pollution Emergency Plan – OPEP)

Le azioni da intraprendere nel caso di sversamento di idrocarburi sono, nello specifico, definite nel “**Piano di Emergenza per l’Antinquinamento Marino**” (OPEP).

Ad oggi, nella configurazione attuale del Campo Vega (Piattaforma Vega A), Edison ha predisposto la revisione 2 del Documento emessa il 30 Aprile 2016. Tale documento è stato condiviso con l’ufficio UNMIG territoriale competente e la Capitaneria di Porto di Pozzallo competente.

L’OPEP è stato redatto nel rispetto delle normative internazionali aventi già forza di legge, secondo leggi nazionali e secondo disposizioni locali emesse dagli enti aventi competenza nel controllo dell’esercizio del Campo Vega. Esse sono:

- ✓ UNCLOS 82 – Convenzione di Montego Bay sul diritto del mare;
- ✓ MARPOL CONVENTION 2005;
- ✓ SOLAS CONVENTION;
- ✓ OPPC Offshore Petroleum Activities (Oil Pollution Prevention and Control) Regulations 2005;
- ✓ OPRC 90 – Convenzione internazionale per la cooperazione in caso di inquinamento da oli minerali;
- ✓ OPRC 98 Merchant Shipping (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention) Regulations 1998;
- ✓ OPRC-HNS – Protocollo per la preparazione, la risposta e la cooperazione in caso di incidenti con inquinamento del mare da sostanze diverse dagli idrocarburi;
- ✓ MAP 1975 – Piano di azione per il Mediterraneo;
- ✓ Convenzione di Barcellona 1976 – REMPEC (Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean sea) ubicato a Malta;
- ✓ Decreto 20 maggio 1982 emanato dal Ministero della Marina Mercantile di concerto con il Ministero Dell’Industria, del Commercio e dell’Artigianato;
- ✓ D.L. n. 145 del 18 agosto del 2015;

- ✓ Ordinanza della Capitaneria di Porto di Siracusa N° 46-86 del 19-11-1986, concessione specchio acqueo e divieto di navigazione entro 4.000 m dalla piattaforma;
- ✓ Ordinanza della Capitaneria di Porto di Pozzallo per allibio di oli minerali n° 15-02 del 21-3-2002;
- ✓ Piano di Emergenza del distretto - Documento Edison PEG 2016 rev. 3;
- ✓ N.G. n.91 del 2014 Edison Spa;
- ✓ Piano di emergenza generale della Divisione E&P Edison Spa.

L'OPEP è finalizzato ad individuare gli scenari possibili e le azioni da intraprendere per limitare al massimo i danni all'ambiente, assunto che la società Edison mette a disposizione tutte le risorse disponibili, secondo le BAT (best technic available).

Il documento è articolato secondo lo standard del Department of Energy and Climate Change dell'UK edizione 3 Aprile 2009 e recepisce le esperienze del Merchant Shipping (Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation Convention) 1998 (OPRC).

A tal fine il presente OPEP inquadra in un unico contesto la situazione esistente sia in termini di infrastrutture che di ambiente al contorno, le risorse rese disponibili dall'operatore (Edison) e le procedure per una corretta e pronta risposta in caso di sversamento da idrocarburi.

Il documento verrà aggiornato formalmente in occasione della realizzazione della Piattaforma Vega B e delle opere connesse.

#### 5.2.8.2 Indicazioni Preliminari sull'Aggiornamento del Piano di Emergenza per l'Antinquinamento Marino (Oil Pollution Emergency Plan – OPEP)

Tenendo presente che la predisposizione dell'aggiornamento del OPEP avverrà nelle successive fasi di progetto ed in accordo con le prassi previste in ambito minerario, allo scopo di fornire adeguata risposta alla specifica richiesta della DVA di predisporre "un accurato piano antinquinamento" nella seguente Tabella si presenta la struttura del documento con i principali contenuti e un'anticipazione dei relativi punti di aggiornamento previsti in coerenza con le caratteristiche del Progetto Vega B. Trattandosi di informazioni relative all'esercizio della Piattaforma Vega B, le informazioni sono state desunte fundamentalmente dalla documentazione di VIA ed AIA del Progetto Vega B già autorizzato con Decreto VIA-AIA No. 68/2015.

Tabella 5-2: Aggiornamento del Piano di Emergenza per l'Antinquinamento Marino (Oil Pollution Emergency Plan – OPEP)

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B						
1	<b>PREMESSA</b> (omissis)	invariato						
2	<b>NORMATIVE E CONVENZIONI APPLICABILI</b> si veda il precedente Paragrafo 5.2.7.1.1	Sarà adeguato in funzione del quadro normativo vigente al momento dell'emissione del documento In particolare sarà adeguato ad eventuali aggiornamenti della normativa di recepimento della Direttiva Offshore (Decreti Direttoriali e Circolari Ministeriali, etc)						
3	<b>DESCRIZIONE CAMPO VEGA</b> (omissis)	Sarà adeguato con gli elementi relativi al Progetto VEGA B autorizzato						
3.1	<b>CICLO PRODUTTIVO</b> <i>Come descritto nello schema di impianto in allegato 3 b), il grezzo estratto dai pozzi può essere convogliato indifferente a tre collettori situati in superficie, dei quali due sono collegati a due treni di produzione per la stabilizzazione del grezzo, mentre il terzo collega il pozzo ad un separatore test per le prove di produttività. Dalla piattaforma Vega il greggio trattato viene trasferito, tramite una condotta flessibile e coibentata da 6", verso la nave di stoccaggio che riceve il greggio, lo distribuisce nelle diverse cisterne di carico e, se necessario, lo riscalda con vapore o lo raffredda per mantenere la giusta fluidità e contenere le sollecitazioni termiche nelle strutture della nave. Una seconda condotta rigida da 10" serve a trasferire il diluente (gasolio) dalla FSO alla Piattaforma per rendere più fluido il greggio. La FSO funge, inoltre, da terminale per l'allibio verso navi cisterna (shuttle tanker) che trasportano il greggio prodotto dal Campo Vega alle raffinerie, di norma la raffineria ENI di Gela. L'operazione di allibio deve essere autorizzata dalla Capitaneria di Porto di Pozzallo ed eseguita nel totale rispetto dell'Ordinanza 15-2002 del 15-3-2002 e del Regolamento applicativo. Stante l'importanza del regolamento ai fini della prevenzione dell'inquinamento e della corretta applicazione del presente OPEP si riporta integralmente in allegato 3 c).</i>	<p>Sarà adeguato con gli elementi relativi al Progetto VEGA B autorizzato con Decreto VIA-AIA No. 68/2015 e quelli relativi all'istanza in oggetto (ulteriori No. 8 Pozzi) descritti nel Quadro di Riferimento Progettuale dello SIA</p> <p>La piattaforma Vega B è stata progettata per rispondere ai seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• produzione e invio del greggio in multifase sulla piattaforma Vega A;</li> <li>• garantire tutte le utilities necessarie per un normale funzionamento della piattaforma;</li> <li>• produzione anidra (WC &lt; 1%), in analogia allo stato attuale della coltivazione del campo Vega;</li> <li>• piattaforma non presidiata, controllata da Vega A e alimentata da Vega A con cavo elettrico sottomarino;</li> </ul>						
3.2	<b>ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO A BORDO</b> <i>La piattaforma Vega è presidiata da un equipaggio che varia dalle 18 alle 28 persone per ciascuno dei due turni. Il personale Edison gestisce l'impianto di produzione e servizi, mentre la manutenzione e la gestione della distribuzione dell'energia elettrica è affidata ad una società esterna di global service. Il controllo e la conduzione della piattaforma avviene tramite un sistema centralizzato che dalla sala controllo consente la sorveglianza 24 ore su 24. Il personale usufruisce dei turni di riposo secondo una turnazione che prevede 14 giorni a bordo e 14 giorni di riposo a terra. La piattaforma Vega è dotata di tecnologia WiFi che permette di accedere al Web e alla Intranet di Edison, telefonare, trasmettere in tempo reale dati e informazioni sullo stato di avanzamento del lavoro e di estrazione del greggio, organizzare videoconferenze e sfruttare applicazioni quali: la telemetria e il monitoraggio a distanza attraverso PC portatili. L'accesso al campo Vega per l'avvicendamento del personale e degli eventuali tecnici incaricati di manutenzioni straordinarie avviene mediante elicottero dall'eliporto di Siracusa o con mezzi navali dal porto di Pozzallo.</i>	La sezione sarà aggiornata con indicazione delle caratteristiche di Vega B: piattaforma fissa a quattro gambe dotata di sovra-struttura (deck) di tipo integrato in grado di contenere gli impianti minimi indispensabili per assolvere le funzioni essenziali della piattaforma, che sarà normalmente non presidiata ma dotata di modulo di sopravvivenza (da utilizzare in caso di impossibilità all'evacuazione della piattaforma causa maltempo/emergenza adatto ad ospitare 8 persone per un massimo di 7 giorni e completo delle apparecchiature di distribuzione acqua per le docce, per i bagni e per la cucina e del sistema di climatizzazione) e di helideck.						
4	<b>POTENZIALI INQUINANTI</b>							
4.1	<b>PIATTAFORMA</b> <i>"In piattaforma oltre alle teste pozzo e rampe di salita sono presenti le seguenti possibili fonti di inquinamento:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>MODULO M120 SEPARATORI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o 800 3A/B (greggio) 60 m3</li> <li>o 800 2A/B (greggio) 120 m3</li> <li>o V005 (olio diatermico) 50,4 m3</li> </ul> </li> <li>• <b>MODULO M130</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o S001 (test) (greggio) 30 m3</li> <li>o Teste pozzo</li> </ul> </li> <li>• <b>MODULO M180 STOCCAGGI</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o TK D01 A/B (gasolio) 500 m3</li> <li>o TK D02 A/B (diluente) 80 m3</li> <li>o V009 A/B/C (acque oleose) 15 m3</li> </ul> </li> <li>• <b>LIVELLO MARE SEA LINES</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o COFLEXIP (greggio) D = 6" (33 m3 stimati)</li> <li>o LINEA METALLICA (diluente) D = 10" (95 m3 stimati)"</li> </ul> </li> </ul>	<p>La sezione sarà aggiornata con indicazione dei volumi relativi alle 2 sealine di collegamento alla Piattaforma Vega B: una per il trasporto del blend (olio + diluente) e una per il trasporto del diluente (proveniente da Vega A), che si miscierà all'olio prodotto in piattaforma (Vega B) per consentirne il trasporto. sealine 8" (blend Vega B: greggio + diluente): volume stimato 194 m<sup>3</sup> sealine 4" (diluente da Vega A a Vega B): volume stimato 49 m<sup>3</sup></p> <p>Su Vega B sarà inoltre presente un serbatoio (S03) di stoccaggio diluente da 56 m<sup>3</sup></p>						
4.2	<b>FSO LEONIS</b> (omissis)	invariato						
5	<b>FORNITORI PRINCIPALI</b> (omissis)	invariato						
6	<b>SENSIBILITA' AMBIENTALE</b> (omissis)	La sezione sarà aggiornata con le informazioni di baseline contenute nel Quadro di Riferimento Ambientale dello SIA						
7	<b>MEZZI E RISORSE DISPONIBILI</b> <i>La Edison ha messo a disposizione risorse in uomini e mezzi per far fronte agli inquinamenti di livello 1 e 2 e per supportare la lotta contro gli inquinamenti di livello 3. Essi sono contenuti in container posti in magazzino a terra e pronti per essere imbarcati sul supply vessel. Inoltre il supply vessel e la FSO sono dotati di proprie attrezzature da impiegare a seconda dei casi e sotto il controllo gerarchico descritto nel capitolo relativo alla gestione delle emergenze. In dettaglio i mezzi a disposizione per il disinquinamento da idrocarburi sono i seguenti (ai sensi del Decreto Ministeriale 23/01/2017):</i>	<p>In aggiunta a quanto già previsto per la Piattaforma Vega si aggiorneranno le attrezzature in dotazione per l'antiinquinamento ai sensi del Decreto Ministeriale 23/01/2017 e alle eventuali indicazioni del Comitato in ambito D.Lgs 145/2015. In dettaglio i mezzi a disposizione sono i seguenti:</p> <p><b>Attrezzatura in dotazione alla Piattaforma VegaB:</b></p> <table border="1"> <tr> <td>Panne galleggianti d'alto mare</td> <td>Mt. 200</td> </tr> <tr> <td>Panne assorbenti</td> <td>Mt. 300</td> </tr> <tr> <td>Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000</td> <td>N° 5</td> </tr> </table>	Panne galleggianti d'alto mare	Mt. 200	Panne assorbenti	Mt. 300	Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 5
Panne galleggianti d'alto mare	Mt. 200							
Panne assorbenti	Mt. 300							
Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 5							

Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali  
 Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B																														
	<p><b>1) Attrezzatura a terra presso magazzino EDISON in 1 container da 20" e 1 da SKID 20" e da 50 porta-fusti da 4 fusti:</b></p> <table border="1"> <tr><td>• Barriera gonfiabile d'altura VBGH-180</td><td>mt. 500</td></tr> <tr><td>• Rulli in acciaio motorizzati per avvolgimento barriere</td><td>N° 2</td></tr> <tr><td>• Soffianti elettriche per gonfiaggio barriere</td><td>N° 2</td></tr> <tr><td>• Gruppi elettrogeni da 10 kW</td><td>N° 2</td></tr> <tr><td>• Skimmer a dischi superiore FLOAT DISCOIL 50 completo di generatore G.O. 52+25/V-3 e dotazioni accessorie</td><td>N°1</td></tr> <tr><td>• Skimmer a stramazzo FOILEX TDS200, composto da: TDS 200 Sea Skimmer, centrale idraulica, pompa TDS da 70 mc/h, HP200 hose package e dotazioni accessorie</td><td>N° 1</td></tr> <tr><td>• Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000</td><td>N° 40</td></tr> </table> <p><b>2) Attrezzatura in dotazione al Supply Vessel:</b></p> <table border="1"> <tr><td>Panne galleggianti d'alto mare su rullo</td><td>Mt. 300</td></tr> <tr><td>Skimmer 100 K</td><td>N° 1</td></tr> <tr><td>Power Pack</td><td>N° 1</td></tr> <tr><td>Bracci dispersori</td><td>coppia</td></tr> <tr><td>Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000</td><td>N° 3</td></tr> </table> <p><b>3) Attrezzatura in dotazione alla Piattaforma VegaA / FSO:</b></p> <table border="1"> <tr><td>Vega A - Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000</td><td>N° 5</td></tr> <tr><td>FSO - Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000</td><td>N° 5</td></tr> <tr><td>FSO - Barriera gonfiabile d'altura</td><td>Mt. 200</td></tr> </table> <p><i>Gli idrocarburi raccolti sono stoccati nelle casse dedicate del Supply Vessel di presidio al Campo Vega e, a fine operazioni, scaricate in porto a società autorizzata.</i></p> <p><i>Al momento i residui oleosi raccolti sono conferiti alla Gestione Pontoni Srl di Augusta concessionaria del servizio di raccolta delle acque oleose dalle navi nel porto di Augusta.</i></p> <p><i>Il disperdente disponibile è il tipo BIOVERSAL HC, combinazione acquosa di detergenti, &lt;5% anionici, &lt;5% anfoterico e &lt;5% detergenti non ionici, componenti polivalenti e diverse sostanze organiche, conforme al Regolamento (EC) N. 648/2004 sui detergenti.</i></p> <p><i>Le panne galleggianti sono della ditta VIRA tipo VBGH-180 con rullo avvolgitore BGH 180. Costituiscono barriere superficiali d'altura ed hanno le seguenti caratteristiche:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Resistenza al moto a 10 nodi: 25-30 N/m</li> <li>• Massima velocità del vento: 25-30 nodi</li> <li>• Massima altezza d'onda: 3.5 m</li> <li>• Massima corrente di superficie: 2 nodi</li> </ul> <p><i>L'apparecchiatura Recoil è della ditta DISCOIL tipo FLOAT DISCOIL 50, idonea ad interventi per inquinamenti di livello 2, con una capacità di aspirazione di 50 m3/h e dimensioni molto contenute 2.270x2.210x840 mm, con massa di soli 800 kg.</i></p>	• Barriera gonfiabile d'altura VBGH-180	mt. 500	• Rulli in acciaio motorizzati per avvolgimento barriere	N° 2	• Soffianti elettriche per gonfiaggio barriere	N° 2	• Gruppi elettrogeni da 10 kW	N° 2	• Skimmer a dischi superiore FLOAT DISCOIL 50 completo di generatore G.O. 52+25/V-3 e dotazioni accessorie	N°1	• Skimmer a stramazzo FOILEX TDS200, composto da: TDS 200 Sea Skimmer, centrale idraulica, pompa TDS da 70 mc/h, HP200 hose package e dotazioni accessorie	N° 1	• Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 40	Panne galleggianti d'alto mare su rullo	Mt. 300	Skimmer 100 K	N° 1	Power Pack	N° 1	Bracci dispersori	coppia	Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 3	Vega A - Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 5	FSO - Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 5	FSO - Barriera gonfiabile d'altura	Mt. 200	
• Barriera gonfiabile d'altura VBGH-180	mt. 500																															
• Rulli in acciaio motorizzati per avvolgimento barriere	N° 2																															
• Soffianti elettriche per gonfiaggio barriere	N° 2																															
• Gruppi elettrogeni da 10 kW	N° 2																															
• Skimmer a dischi superiore FLOAT DISCOIL 50 completo di generatore G.O. 52+25/V-3 e dotazioni accessorie	N°1																															
• Skimmer a stramazzo FOILEX TDS200, composto da: TDS 200 Sea Skimmer, centrale idraulica, pompa TDS da 70 mc/h, HP200 hose package e dotazioni accessorie	N° 1																															
• Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 40																															
Panne galleggianti d'alto mare su rullo	Mt. 300																															
Skimmer 100 K	N° 1																															
Power Pack	N° 1																															
Bracci dispersori	coppia																															
Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 3																															
Vega A - Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 5																															
FSO - Fusti disperdente da 200 lt CHIMSPERSE4000	N° 5																															
FSO - Barriera gonfiabile d'altura	Mt. 200																															
8	<p><b>DEFINIZIONI DEI LIVELLI DI INQUINAMENTO</b></p> <p>Secondo le convenzioni internazionali sono individuati 3 livelli di inquinamento; essi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• LIVELLO 1 Quando sono sufficienti le risorse presenti nel campo; ossia sulla piattaforma, sulla FSO e sul supply vessel. E' il livello più basso possibile che in funzione del tipo di idrocarburo disperso può richiedere o meno l'uso del disperdente. La decisione circa la definizione del livello di inquinamento è del Capo piattaforma o del Comandante della FSO. E', in ogni caso richiesto un intervento immediato.</li> <li>• LIVELLO 2 - Quando è necessario coinvolgere tutte le risorse aziendali di terra e di mare. E' un inquinamento più esteso che non può essere contrastato con le risorse di campo e che richiede l'intervento dei mezzi in stand by a terra. L'intervento dovrebbe avvenire in un tempo massimo di 5-7 ore.</li> <li>• LIVELLO 3 - Quando è necessario ricorrere alle risorse nazionali e se del caso, tramite il REMPEC anche a quelle delle altre nazioni rivierasche del Mediterraneo. E' un inquinamento molto esteso di prodotti pesanti quali greggio, olio combustibile etc.</li> </ul> <p>Nel presente piano, scenario per scenario, sono ipotizzati i livelli di inquinamento possibili e le azioni conseguenti da intraprendere.</p>	invariato																														
9	<p><b>SORVEGLIANZA AEREA ED USO DEI DISPERDENTI</b></p> <p>Nella tabella seguente sono descritte le attività da espletare in caso di inquinamento che richieda l'impiego della sorveglianza aerea e del disperdente, suddivise per estensione e tipologia di inquinante.</p> <p>I possibili inquinanti presenti nel campo Vega, suddivisi per gruppi sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• GRUPPO 1 - GASOLIO E DILUENTE</li> <li>• GRUPPO 2 - GREGGIO</li> <li>• GRUPPO 3 - OLIO DIATERMICO</li> </ul>	invariato																														

Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali  
 Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B																																					
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Quantità di olio disperso</th> <th>Tipo di olio</th> <th>Sorveglianza aerea</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 to 25 Ton</td> <td>1</td> <td rowspan="8">Entro 2 ore</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente solo se necessario</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2; 3</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente per 1 ora</td> </tr> <tr> <td>25 to 100 Ton</td> <td>1</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente per 1 ora</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2, 3</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente per 3 ore</td> </tr> <tr> <td>100 to 500 Ton</td> <td>1</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente per 2 ore</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2; 3</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente per 6 ore</td> </tr> <tr> <td>&gt;500 Ton</td> <td>1</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente a seconda delle necessità</td> </tr> <tr> <td></td> <td>2; 3</td> <td>Controllo aereo ed impiego del disperdente secondo necessità</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Il livello 3 è una situazione che richiede l'impiego di uomini e mezzi di strutture governative nazionali ed internazionali, per cui sia l'attività aerea che le quantità di disperdente necessario possono eccedere quanto previsto dalla Edison per i soli interventi di livello 1 e 2.</i></p> <p><i>Le quantità stimate di disperdente in funzione dell'estensione dell'inquinamento sono le seguenti:</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Quantità di inquinante</th> <th>Disperdente necessario</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Da 0 a 100 Ton</td> <td>10 Ton per ora</td> </tr> <tr> <td>Da 100 a 500 Ton</td> <td>50 Ton per ora</td> </tr> <tr> <td>&gt;500 Ton</td> <td>A seconda delle necessità ma più di 50 Ton per ora</td> </tr> </tbody> </table>	Quantità di olio disperso	Tipo di olio	Sorveglianza aerea		0 to 25 Ton	1	Entro 2 ore	Controllo aereo ed impiego del disperdente solo se necessario		2; 3	Controllo aereo ed impiego del disperdente per 1 ora	25 to 100 Ton	1	Controllo aereo ed impiego del disperdente per 1 ora		2, 3	Controllo aereo ed impiego del disperdente per 3 ore	100 to 500 Ton	1	Controllo aereo ed impiego del disperdente per 2 ore		2; 3	Controllo aereo ed impiego del disperdente per 6 ore	>500 Ton	1	Controllo aereo ed impiego del disperdente a seconda delle necessità		2; 3	Controllo aereo ed impiego del disperdente secondo necessità	Quantità di inquinante	Disperdente necessario	Da 0 a 100 Ton	10 Ton per ora	Da 100 a 500 Ton	50 Ton per ora	>500 Ton	A seconda delle necessità ma più di 50 Ton per ora	
Quantità di olio disperso	Tipo di olio	Sorveglianza aerea																																					
0 to 25 Ton	1	Entro 2 ore	Controllo aereo ed impiego del disperdente solo se necessario																																				
	2; 3		Controllo aereo ed impiego del disperdente per 1 ora																																				
25 to 100 Ton	1		Controllo aereo ed impiego del disperdente per 1 ora																																				
	2, 3		Controllo aereo ed impiego del disperdente per 3 ore																																				
100 to 500 Ton	1		Controllo aereo ed impiego del disperdente per 2 ore																																				
	2; 3		Controllo aereo ed impiego del disperdente per 6 ore																																				
>500 Ton	1		Controllo aereo ed impiego del disperdente a seconda delle necessità																																				
	2; 3		Controllo aereo ed impiego del disperdente secondo necessità																																				
Quantità di inquinante	Disperdente necessario																																						
Da 0 a 100 Ton	10 Ton per ora																																						
Da 100 a 500 Ton	50 Ton per ora																																						
>500 Ton	A seconda delle necessità ma più di 50 Ton per ora																																						
10	SCENARI DI POSSIBILI RISCHI	sarà aggiornato con l'approfondimento presentato al Paragrafo 5.2.3 del Presente Documento																																					
10.1	PIATTAFORMA	le considerazioni già previste per Vega B si estenderanno anche a Vega B																																					
10.1.1	PERDITA TESTA POZZO	<p>Sarà adeguato con indicazione dei sistemi di controllo disponibili per Vega B.</p> <p>Al fine di garantire il trattamento della produzione del giacimento Vega B, sulla piattaforma Vega A saranno implementate alcune modifiche per l'integrazione al sistema di telecomunicazione, controllo, ESD e F&amp;G su Vega A per tele-controllare la piattaforma Vega B.</p> <p>Vega B sarà dotata di un sistema di controllo estensione dell'attuale sistema di controllo di Vega A che avrà funzioni sia di controllo che ESD/F&amp;G. La piattaforma sarà dotata delle apparecchiature di telecomunicazione necessarie al controllo e al monitoraggio da remoto grazie a No. 2 cavi multifibra inseriti nel mantello dei cavi dell'alimentazione elettrica.</p> <p>Il sistema permetterà agli operatori di monitorare le condizioni operative e regolare la produzione tramite apertura e chiusura delle valvole "duse" su ogni stringa nonché di lanciare un arresto di emergenza da remoto.</p> <p>Il sistema F&amp;G proteggerà la piattaforma rilevando eventuali fughe di gas/incendi/fuoco e prenderà le rispettive misure atte a proteggere la piattaforma e/o il personale eventualmente presente.</p> <p>Un sistema di videosorveglianza (telecamera su imbarcadero e helideck) permetterà agli operatori in sala controllo posta su Vega A di monitorare accessi indesiderati in piattaforma.</p> <p>Il sistema di supervisione (SCADA) in sala controllo permetterà di immagazzinare tutti i dati di processo, controllare la produzione, avere i trend necessari ad una corretta gestione della produzione.</p> <p>La piattaforma sarà dotata delle apparecchiature di telecomunicazione necessarie.</p> <p>I quantitativi di greggio e diluente disperso possono essere stimati in un massimo di 10 mc per cui l'incidente può essere assimilato ad un inquinamento di livello 1, affrontabile con i soli mezzi di piattaforma, supply vessel incluso.</p>																																					
10.1.2	AVARIA IMPIANTO RISCALDAMENTO CRUDO	<p><i>L'avaria ad un riscaldatore/separatore può avvenire per la rottura di una flangia, per il cedimento del fascio tubero e/o del mantello.</i></p> <p><i>Nel caso avvenga fuoriuscita di greggio, i sensori antincendio lo rivelano immediatamente ed il personale può intervenire per intercettare la perdita. Nel caso avvenga fuoriuscita di olio diatermico, lo sversamento è individuabile visivamente da parte del personale di ronda o dalla sala di controllo in caso di anomalia di processo.</i></p> <p><i>In ambedue i casi le quantità in gioco non possono superare le 60 ton di greggio e le 4-5 ton di olio diatermico. Questo incidente può essere inquadrato a livello 1 od a livello 2, a seconda della quantità di olio finito in mare. La gestione dell'emergenza è trattata nei successivi capitoli.</i></p>																																					
10.1.3	PERDITA DA UN DEPOSITO	<p>Sarà adeguato con indicazione dei depositi presenti su Vega B.</p> <p>Su Vega B è presente lo stoccaggio S03 da 56 m<sup>3</sup> per il diluente. In analogia a quanto descritto per la Piattaforma Vega A il deposito della piattaforma Vega B è protetto da urti accidentali per cui l'evento di una lesione indotta è molto</p>																																					

Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali  
 Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B
	<p>conseguente inquinamento.                      Il personale tecnico può, dall'esterno del deposito, riuscire facilmente a tamponare la perdita ma, qualora il punto di corrosione sia inaccessibile, è necessario travasare immediatamente l'inquinante (gasolio, diluente, olio diatermico), da una cassa all'altra.                      Questo è uno dei motivi per cui la piattaforma è dotata di doppia cassa per ogni tipologia di prodotto.                      Questo incidente può essere inquadrato a livello (tier) 1 od a livello (tier) 2 a seconda di quando gasolio/olio sia andato a mare.                      La gestione dell'emergenza è trattata nei successivi capitoli.</p>	<p>improbabile. Può avvenire che vi siano piccole corrosioni localizzate di difficile individuazione che nel tempo diventino passanti con conseguente inquinamento. Si effettueranno manutenzioni programmate al fine di evitare situazioni di corrosione significative.                      Il personale tecnico mediante i sistemi di telecontrollo sarà in grado di identificare eventuali perdite.</p>
10.1.4	<p>PERDITA DA UNA LINEA</p> <p>Tutte le linee di bordo sono state progettate con ampi coefficienti di sicurezza e sono ben mantenute, ma può avvenire che in corrispondenza di una flangia o di un gomito vi siano delle perdite di idrocarburo in pressione.                      Nel caso avvenga fuoriuscita di greggio, i sensori antincendio lo rivelano immediatamente ed il personale può intervenire prontamente per intercettare la perdita, nel caso avvenga fuoriuscita di olio diatermico o di gasolio, l'individuazione è visivamente possibile da parte del personale di ronda.                      Le quantità in gioco sono così limitate da considerare l'incidente a livello (tier) 1.</p>	<p>Sarà adeguato con indicazione relative a Vega B.</p> <p>In caso di fuoriuscita di greggio e/o diluente questa può essere rilevata immediatamente mediante i sistemi di telecontrollo e i pressostati di bassa/bassissima pressione presenti sulle linee.                      Le quantità in gioco sono così limitate da considerare l'incidente a livello (tier) 1.</p>
10.2	<p>FSO LEONIS</p> <p>(omissis)</p>	<p>invariato</p>
10.2.1	<p>OVERFLOW</p>	
10.2.2	<p>ROTTURA MANICHETTE DI ALLIBO</p>	
10.2.3	<p>ROTTURA LINEE DEL CARICO E DI TRAVASO</p>	
10.2.4	<p>PERDITA DALLE CISTERNE DEL CARICO</p>	
10.2.5	<p>COLLISIONE</p>	
10.2.6	<p>ESPLOSIONE IN CISTERNA</p>	
11	<p><b>GESTIONE DELLE EMERGENZE</b></p>	<p>invariato</p>
11.1	<p>EMERGENZE DI LIVELLO 1</p> <p>Le emergenze dovute alla fuoriuscita di idrocarburi devono essere gestite secondo le disposizioni dell'Autorità Marittima di Pozzallo e secondo il livello previsto per ogni scenario.</p>	
11.2	<p>EMERGENZE DI LIVELLO 2</p> <p>Per qualsiasi livello di inquinamento, a prescindere da quanto previsto operativamente nel presente piano, deve essere sempre avvisata l'Autorità Marittima di Pozzallo.</p>	
11.3	<p>EMERGENZE DI LIVELLO 3</p> <p><b>11.1 EMERGENZE DI LIVELLO 1</b>                      Le emergenze di livello 1 sono quelle affrontabili con le risorse presenti nel campo; ossia sulla piattaforma, sulla FSO e sul supply vessel. E' il livello più basso possibile che, in funzione del tipo di idrocarburo disperso, può richiedere o meno l'uso del disperdente.                      Queste emergenze si verificano nei seguenti casi:                      o PIATTAFORMA                      o Perdita dalle teste pozzo                      o Avaria all'impianto riscaldamento &lt; 5 mc                      o Perdita da un deposito &lt; 5 mc                      o Perdita da una linea                      o FSO                      o Overflow &lt; 5 mc                      o Rottura manichette di allibo                      o Rottura linee di travaso &lt; 5 mc                      o Perdita da una linea                      Nel caso di emergenze di livello 1 devono essere attuate le seguenti azioni:                      1. Il capo piattaforma o il comandante della FSO avvisa il Duty DISI, che avvisa contemporaneamente il PASS DISI ed il Direttore Responsabile che, a sua volta, informa le funzioni pubbliche e private interessate secondo il flusso descritto nella scheda allegata (allegato 12a).                      2. A seconda di dove sia avvenuto l'inquinamento (piattaforma o FSO) i relativi responsabili si scambiano le informazioni via radio.                      3. Finché la direzione delle operazioni non sia assunta direttamente dal PASS DISI, le azioni per il contenimento dell'inquinamento sono coordinate dal Capo piattaforma.                      4. Il Capo piattaforma attiva tutti i mezzi antinquinamento disponibili ed in particolare:                      • Dà disposizione al supply Vessel di mettere a mare le panne galleggianti e lo skimmer ed iniziare, appena possibile, il recoil.                      • Dà disposizione al Supply vessel di preparare i bracci dispersori da utilizzare solo su sua disposizione.                      • Predispone le gru di bordo e di piattaforma per il rifornimento del disperdente a bordo del supply vessel nel caso quello di bordo sia stato tutto impiegato. Sono disponibili altri 8000 litri di disperdente                      5. Richiede al PASS DISI di inviare l'elicottero per la sorveglianza aerea, al fine di accertare l'avvenuto disinquinamento dell'area di sversamento.  <b>11.2 EMERGENZE DI LIVELLO 2</b>                      E' il livello di emergenza nel quale è necessario coinvolgere tutte le risorse aziendali di terra e di mare. E' un inquinamento più esteso che non può essere contrastato con le risorse di campo e che richiede l'intervento dei mezzi in stand by a terra.                      Queste emergenze si verificano nei seguenti casi:                      o PIATTAFORMA</p>	

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B
	<p>o Avaria all'impianto riscaldamento &gt; 5 mc</p> <p>o Perdita da un deposito &gt; 5 mc</p> <p>o FSO</p> <p>o Overflow &gt; 5 mc</p> <p>o Rottura linee di travaso &gt; 5 mc</p> <p>o Collisione con quantità dispersa compresa tra 5 e 60 mc</p> <p>Nel caso di emergenze di livello 2 devono essere attuate le seguenti azioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il capo piattaforma o il comandante della FSO avvisa il Duty DISI, che avvisa contemporaneamente il PASS DISI ed il Direttore Responsabile, dichiarando un inquinamento di livello 2.</li> <li>2. Il Direttore Responsabile informa le funzioni pubbliche e private interessate secondo il flusso descritto nella scheda allegata (allegato 12a).</li> <li>3. Un inquinamento di livello 2 investe sia la piattaforma che l'FSO per cui la direzione delle operazioni è assunta dal PASS DISI o in sua temporanea assenza dal DUTY DISI.</li> <li>4. Il Capo piattaforma ed il Comandante della FSO si scambiano le informazioni via radio al fine di coordinare l'impiego dei propri mezzi antinquinamento.</li> <li>5. Il PASS DISI assume la direzione delle operazioni ed attua le seguenti azioni per il contenimento dell'inquinamento:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dà disposizione al supply Vessel di mettere a mare le panne galleggianti e lo skimmer ed iniziare appena possibile il recoil.</li> <li>• Dà disposizione al Supply vessel di preparare i bracci dispersori da utilizzare solo su sua disposizione.</li> <li>• Ordina alla squadra di pronto intervento di preparare i container in deposito presso i magazzini di Pozzallo per il trasferimento in zona di operazione.</li> <li>• Predisporre le gru di bordo e di piattaforma per il rifornimento del disperdente a bordo del supply vessel nel caso quello di bordo sia stato tutto impiegato. Sono disponibili altri 8000 litri di disperdente</li> <li>• Il PASS DISI imbarca, unitamente al materiale antinquinamento, sul mezzo marittimo presente e mantiene costanti contatti via radio con la piattaforma, il supply vessel in operazione e la FSO</li> <li>• Appena sul posto, se necessario, dispone la messa a mare delle ulteriori panne galleggianti e dello skimmer facenti parte delle dotazioni di terra.</li> </ul> </li> <li>6. Dispone la sorveglianza aerea costante tramite elicottero ed in funzione delle informazioni ricevute dal pilota decide ove disporre le panne galleggianti e le apparecchiature recoil.</li> <li>7. Qualora non sia possibile contenere l'inquinamento con le sole panne galleggianti da disposizione di impiegare il disperdente.</li> <li>8. Se i venti che normalmente spirano da Nord – Nord Ovest dovessero cambiare direzione e provenire da Sud e se i mezzi antinquinamento della Edison non dovessero essere in grado di eliminare l'inquinamento nel giro di 4-5 ore, deve essere assunto un livello 3 ponendo tutte le operazioni sotto il controllo dell'Autorità Marittima.</li> </ol> <p><b>11.3 EMERGENZE DI LIVELLO 3</b></p> <p>E' l'emergenza più grave per la quale è necessario ricorrere alle risorse nazionali e, se del caso, tramite il REMPEC, anche a quelle delle altre nazioni rivierasche del Mediterraneo.</p> <p>Queste emergenze si verificano nei seguenti casi:</p> <p>o FSO</p> <p>o Collisione con quantità dispersa &gt; 60 mc</p> <p>o Esplosione di una cisterna con lesione del doppio scafo</p> <p>Le azioni da attuare sono le seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il comandante della FSO avvisa il Duty DISI che avvisa contemporaneamente il PASS DISI ed il Direttore Responsabile, dichiarando l'incendio ed un inquinamento di livello 3.</li> <li>2. Il Direttore Responsabile informa le funzioni pubbliche e private interessate secondo il flusso descritto nella scheda allegata (allegato 12a).</li> <li>3. Un inquinamento di livello 3 investe sia la piattaforma che l'FSO per cui la direzione delle operazioni è assunta temporaneamente dal PASS DISI o in sua temporanea assenza dal DUTY DISI. Successivamente sarà assunta direttamente dall'Autorità Marittima, che si relazionerà con le Istituzioni Nazionali e con il REMPEC. Le azioni di seguito descritte valgono nelle more di un'assunzione di comando diretto da parte dell'Autorità Marittima.</li> <li>4. Il Capo piattaforma ed il Comandante della FSO si scambiano le informazioni via radio al fine di coordinare l'impiego dei propri mezzi antinquinamento.</li> <li>5. Il PASS DISI assume la direzione temporanea delle operazioni ed attua le seguenti azioni per il contenimento dell'inquinamento:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dà disposizione al supply vessel di combattere l'incendio dall'esterno con i propri mezzi. Un'azione importante è quella di raffreddare le lamiere per evitare il collasso strutturale della FSO. L'impiego di mezzi antincendio deve essere il più esteso possibile ed includere anche l'impiego di liquido schiumogeno.</li> <li>• Soltanto ad incendio estinto ed a condizione di operare in sicurezza, dà disposizione al supply Vessel di mettere a mare le panne galleggianti e lo skimmer ed iniziare appena possibile il recoil.</li> <li>• Dà disposizione al Supply vessel di preparare i bracci dispersori da utilizzare solo su sua disposizione.</li> <li>• Ordina alla squadra di pronto intervento di preparare i container in deposito presso i magazzini di Pozzallo per il trasferimento in zona di operazione.</li> <li>• Predisporre le gru di bordo e di piattaforma per il rifornimento del disperdente a bordo del supply vessel, nel caso</li> </ul> </li> </ol>	

Sviluppo Campo Vega B Concessione di Coltivazione C.C6.EO - Canale di Sicilia - Perforazione di 8 Pozzi Addizionali  
 Risposte alle Richieste di Integrazione alla Documentazione di VIA

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B
	<p>quello di bordo sia stato tutto impiegato. Sono disponibili altri 8000 litri di disperdente</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il PASS DISI imbarca, unitamente al materiale antinquinamento, sul mezzo marittimo presente e mantiene costanti contatti via radio con la piattaforma, il supply vessel in operazioni e la FSO.</li> <li>Appena sul posto dispone la messa a mare delle ulteriori panne galleggianti e dello skimmer</li> <li>Dispone la sorveglianza aerea costante tramite elicottero ed in funzione delle informazioni ricevute dal pilota decide ove disporre le panne galleggianti e le apparecchiature recoil.</li> </ul> <p>6. Appena l'Autorità Marittima comunica che le operazioni sono gestite sotto il suo diretto controllo, il PASS DISI mette a disposizioni uomini e mezzi per la protezione ambientale.</p> <p>Per tutte e 3 le emergenze deve essere compilata la scheda di allarme così come previsto nel Piano di emergenza del distretto - Documento Edison PEG 2016 rev. 3, che si riporta integralmente in allegato 11 a.</p>	
12	<p><b>FLUSSO COMUNICAZIONI</b></p> <p>Le comunicazioni pronte e chiare sono un aspetto decisivo per un efficace intervento.</p> <p>In caso di inquinamento il primo operatore a bordo della FSO o sulla piattaforma avvisa il responsabile di turno e questi il comandante o il capo piattaforma a seconda dei casi.</p> <p>Il capo piattaforma chiama il Duty DISI descrivendo l'accaduto e inviando appena possibile via email la scheda di allarme compilata per quanto possibile.</p> <p>Il Duty DISI avvisa il PASS DISI ed il Direttore Responsabile della base. Da questo momento il PASS DISI si interessa della gestione delle emergenze mentre il Direttore Responsabile si interessa dei contatti con Enti e Direzione aziendale.</p> <p>In dettaglio come descritto anche nello schema seguente il PASS DISI avvisa e si interfaccia con le seguenti funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Capo piattaforma</li> <li>Comandante FSO</li> <li>Base elicotteri</li> <li>Specialisti DISI</li> <li>Supply Vessel</li> <li>Società di Global service</li> </ul> <p>Il Direttore Responsabile avvisa e si interfaccia con i seguenti Enti-Funzioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>UNMIG di Napoli</li> <li>Autorità Marittima di Siracusa</li> <li>Autorità Marittima di Pozzallo</li> <li>VVFF di Ragusa</li> </ul> <p>E' importante evidenziare che l'attivazione dei mezzi antinquinamento nazionali spetta all'Autorità Marittima, per cui è sufficiente che il Direttore Responsabile comunichi il livello di emergenza che a suo giudizio è in atto.</p> <p>Tutto il flusso di informazione che è a valle della comunicazione di emergenza di livello 3 all'Autorità Marittima è gestito dagli Enti governativi secondo loro procedure.</p> <p>Nella tabella successiva si riporta il flusso di informazioni e di interfacce previsto nel presente OPEP.</p>	invariato
13	<p><b>RISORSE IN UOMINI ED ADDESTRAMENTO</b></p> <p><b>RISORSE IN UOMINI ED ADDESTRAMENTO</b></p> <p>La gestione delle emergenze richiede che vi sia personale addestrato all'impiego dei mezzi antinquinamento nel rispetto della sicurezza e dell'ambiente.</p> <p><b>13.1 RISORSE</b></p> <p>Il personale da impiegare in tale funzione può essere normalmente utilizzato in compiti di routine sia in mare che a terra, ma deve essere disponibile ad intervenire prontamente in caso di necessità.</p> <p>Le risorse in uomini necessarie per affrontare un'emergenza sono le seguenti:</p> <p><b>LIVELLO DI EMERGENZA 1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tutto il personale di bordo del supply vessel</li> <li>4 operatori di piattaforma</li> <li>6 operatori di FSO</li> <li>1 equipaggio di elicottero</li> </ul> <p><b>LIVELLO DI EMERGENZA 2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tutto il personale di bordo del supply vessel</li> <li>6 operatori di piattaforma</li> <li>8 operatori di FSO</li> <li>8 operatori di terra</li> <li>1 equipaggio di elicottero</li> </ul> <p><b>LIVELLO DI EMERGENZA 3</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Tutto il personale di bordo del supply vessel</li> <li>6 operatori di piattaforma</li> <li>8 operatori di FSO</li> <li>8 operatori di terra</li> <li>2 equipaggi di elicottero</li> <li>Personale del servizio nazionale di emergenza antinquinamento incluso il servizio volo della protezione civile</li> </ul> <p><b>13.2 ADDESTRAMENTO</b></p> <p>Sia il personale di terra che di bordo, a meno degli equipaggi del servizio volo, deve ricevere un addestramento della durata di 16 ore comprendente i seguenti argomenti:</p>	invariato
13.1	RISORSE	
13.2	ADDESTRAMENTO	
13.3	Esercitazioni a seminario	
13.4	Esercitazioni a tavolino	
13.5	Esercitazioni dal vivo/reali	
13.6	Rapporti con il pubblico e con la stampa	
13.7	Stampati per le esercitazioni	
13.7.1	Stampato per la preparazione	
13.7.2	Stampato per il rapporto post esercitazione	
13.8	Periodicità dell'addestramento e delle esercitazioni	

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Descrizione degli impianti di estrazione e di trattamento del greggio della piattaforma.</li> <li>• Descrizione delle linee di trasferimento del greggio, diluente ed acqua di produzione.</li> <li>• Descrizione delle cisterne e delle linee del carico della FSO Leonis.</li> <li>• Illustrazione del regolamento allegato all'Ordinanza 15-2002 della Capitaneria di Porto di Pozzallo relativo alle norme sugli allibi.</li> <li>• Descrizione dei possibili inquinanti presenti a bordo e delle caratteristiche chimico-fisiche del disperdente.</li> <li>• Illustrazione sia su supporto informatico che dal vivo di tutta l'attrezzatura recoil, con descrizione delle modalità di utilizzo e di separazione dell'inquinante dall'acqua.</li> <li>• Descrizione delle linee di comunicazione e dei compiti assegnati ad ogni componente delle squadre di emergenza inquinamento. E' molto importante che, nel corso dell'addestramento, ogni componente del team di intervento sia identificato ed abbia perfetta conoscenza dei compiti da svolgere per ogni livello di emergenza.</li> </ul> <p>Al termine delle due giornate di corso dovrebbe essere eseguita una esercitazione a seminario, con presa visione sia dell'attrezzatura di terra che di quella di bordo.</p> <p>Devono essere eseguite periodiche esercitazioni che permettano di valutare il livello di addestramento e di risposta del personale.</p> <p>Le esercitazioni dal vivo sono molto onerose per cui possono essere sostituite da altre secondo le seguenti modalità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esercitazioni a seminario, basate sulla discussione di argomenti pertinenti;</li> <li>• Esercitazioni a tavolino, dove gli eventi vengono simulati sulla carta;</li> <li>• Esercitazioni reali/dal vivo, conosciute anche come esercitazioni pratiche, operative o sul campo.</li> </ul> <p><b>13.3 Esercitazioni a seminario</b></p> <p>Le esercitazioni di seminario sono generalmente attività a basso costo ed hanno lo scopo di far conoscere ai partecipanti l'organizzazione e le procedure da attivare per rispondere ad un inquinamento di uno dei 3 livelli possibili. L'attenzione deve essere posta sull'identificazione dei problemi e sulla soluzione degli stessi piuttosto che sulle scelte decisionali di problemi complessi.</p> <p>Il seminario deve mettere a fuoco un particolare aspetto della risposta all'emergenza.</p> <p><b>13.4 Esercitazioni a tavolino</b></p> <p>Le esercitazioni a tavolino sono un metodo molto economico ed efficiente per esaminare i piani, le procedure ed esercitare le persone.</p> <p>Sono poco indicate per esercitare molte persone contemporaneamente, ma coloro che sono coinvolti hanno un'occasione eccellente per interagire con gli altri e comprendere i ruoli e le responsabilità.</p> <p>I partecipanti familiarizzeranno con le procedure chiave e con le persone con le quali dovranno collaborare in caso di emergenza. E' evidente che coloro che si sono già esercitati insieme e conosciuti, in caso di necessità coopereranno in maniera più efficace che non coloro i quali si confrontano per la prima volta.</p> <p>Con le esercitazioni simulate a tavolino si addestrano coloro che occupano posti decisionali chiave e si verifica l'efficienza delle comunicazioni.</p> <p>Non coinvolgono il personale a livello esecutivo, sono economiche ed efficaci per verificare piani, procedure e sistemi di comunicazione.</p> <p><b>13.5 Esercitazioni dal vivo/reali</b></p> <p>Le esercitazioni dal vivo (reali) variano da una prova su piccola scala, come ad esempio un inquinamento di livello 1, ad una prova in grande scala con risposta complessiva all'emergenza per un inquinamento di livello 3.</p> <p>Le esercitazioni dal vivo costituiscono il mezzo migliore per verificare effettivamente il sistema di comunicazioni e le altre interfacce operative.</p> <p>Le esercitazioni dal vivo sono l'unico mezzo di verifica completa delle pianificazioni e dell'impiego dei mezzi.</p> <p>Un'esercitazione dal vivo, di norma, non dovrebbe essere effettuata fino a quando non sia stato completato l'addestramento teorico di tutti coloro che dovranno parteciparvi.</p> <p><b>13.6 Rapporti con il pubblico e con la stampa</b></p> <p>Nella pianificazione delle esercitazioni, in particolare di quelle di livello 3, vanno attentamente considerate le implicazioni che potrebbero scaturire da chi, dall'esterno, vedendo insolito movimento di personale o di mezzi, potrebbe interpretare l'esercitazione come una emergenza reale.</p> <p>In tal caso deve essere dato adeguato rilievo all'esercitazione attraverso i media, per informare i cittadini di quanto accadrà. Dovrà essere interdetto lo specchio acqueo tra la base di Pozzallo ed il Campo Vega e preparata una apposita segnaletica che evidenzia le zone di imbarco delle attrezzature antinquinamento.</p> <p>Ove si decidesse di invitare i media ad assistere all'esercitazione, dovrà essere incaricata una persona di adeguato livello per fare da guida, fornire eventuali spiegazioni e soprattutto evitare che la stampa possa interferire con le attività o assumere posizioni potenzialmente pericolose.</p> <p><b>13.7 Stampati per le esercitazioni</b> (omissis)</p> <p><b>13.8 Periodicità dell'addestramento e delle esercitazioni</b></p> <p>Le esercitazioni, in funzione dei livelli di emergenza, devono essere svolte con le seguenti periodicità:</p>	

Sezione	Contenuti Principali	Aggiornamento relativo a Vega B																																																
	<p style="text-align: center;"><b>TABELLA ADDESTRAMENTO ED ESERCITAZIONI</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Oggetto</th> <th>Partecipanti</th> <th>Frequenza</th> <th>Commenti</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;"><b>Sessioni di addestramento</b></td> </tr> <tr> <td>Addestramento iniziale</td> <td>Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento</td> <td>Al 1° impiego</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>Aggiornamento</td> <td>Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento</td> <td>Ogni 24 mesi</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>Addestramento dello staff di gestione</td> <td>Pass Disi, Direttore Responsabile, Comandante FSO, Capo Piattaforma</td> <td>Ogni 24 mesi</td> <td>A cura della D.G. Edison</td> </tr> <tr> <td colspan="4" style="text-align: center;"><b>Esercitazioni</b></td> </tr> <tr> <td>EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE SEMINARIO</td> <td>Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento</td> <td>Ogni dodici mesi</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE A TAVOLINO</td> <td>Tutto il personale di Staff</td> <td>Ogni diciotto mesi</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE DAL VIVO</td> <td>Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento Rappresentanti di Istituzioni (eventuali)</td> <td>Ogni ventiquattro mesi</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE SEMINARIO</td> <td>Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento</td> <td>Ogni dodici mesi</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE A TAVOLINO</td> <td>Tutto il personale di Staff</td> <td>Ogni ventiquattro mesi</td> <td>A cura del PASS DISI</td> </tr> <tr> <td>EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE DAL VIVO</td> <td>Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento Rappresentanti di Istituzioni</td> <td>Ogni trentasei mesi</td> <td>A cura della D.G. Edison</td> </tr> </tbody> </table>	Oggetto	Partecipanti	Frequenza	Commenti	<b>Sessioni di addestramento</b>				Addestramento iniziale	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Al 1° impiego	A cura del PASS DISI	Aggiornamento	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Ogni 24 mesi	A cura del PASS DISI	Addestramento dello staff di gestione	Pass Disi, Direttore Responsabile, Comandante FSO, Capo Piattaforma	Ogni 24 mesi	A cura della D.G. Edison	<b>Esercitazioni</b>				EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE SEMINARIO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Ogni dodici mesi	A cura del PASS DISI	EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE A TAVOLINO	Tutto il personale di Staff	Ogni diciotto mesi	A cura del PASS DISI	EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE DAL VIVO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento Rappresentanti di Istituzioni (eventuali)	Ogni ventiquattro mesi	A cura del PASS DISI	EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE SEMINARIO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Ogni dodici mesi	A cura del PASS DISI	EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE A TAVOLINO	Tutto il personale di Staff	Ogni ventiquattro mesi	A cura del PASS DISI	EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE DAL VIVO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento Rappresentanti di Istituzioni	Ogni trentasei mesi	A cura della D.G. Edison	
Oggetto	Partecipanti	Frequenza	Commenti																																															
<b>Sessioni di addestramento</b>																																																		
Addestramento iniziale	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Al 1° impiego	A cura del PASS DISI																																															
Aggiornamento	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Ogni 24 mesi	A cura del PASS DISI																																															
Addestramento dello staff di gestione	Pass Disi, Direttore Responsabile, Comandante FSO, Capo Piattaforma	Ogni 24 mesi	A cura della D.G. Edison																																															
<b>Esercitazioni</b>																																																		
EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE SEMINARIO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Ogni dodici mesi	A cura del PASS DISI																																															
EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE A TAVOLINO	Tutto il personale di Staff	Ogni diciotto mesi	A cura del PASS DISI																																															
EMERGENZE DI LIVELLO 2 ESERCITAZIONE DAL VIVO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento Rappresentanti di Istituzioni (eventuali)	Ogni ventiquattro mesi	A cura del PASS DISI																																															
EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE SEMINARIO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento	Ogni dodici mesi	A cura del PASS DISI																																															
EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE A TAVOLINO	Tutto il personale di Staff	Ogni ventiquattro mesi	A cura del PASS DISI																																															
EMERGENZE DI LIVELLO 3 ESERCITAZIONE DAL VIVO	Tutto il personale designato alla gestione delle emergenze inquinamento Rappresentanti di Istituzioni	Ogni trentasei mesi	A cura della D.G. Edison																																															

### 5.2.9 Capacità Tecniche e Finanziarie del Proponente

Edison è la più antica società europea nel settore dell'energia e tra le principali società energetiche in Italia e in Europa. Oggi opera in oltre 10 paesi nel mondo impiegando oltre 3,000<sup>2</sup> persone nelle due aree di business principali: energia elettrica ed esplorazione e produzione di idrocarburi (gas e olio grezzo, O&G). Con riferimento all'O&G, Edison è presente in Italia, Europa, Medio Oriente, Africa e Sud America grazie a oltre 100 concessioni e permessi di esplorazione e produzione di gas naturale e greggio.

Dal 2012 Edison è entrata a far parte del gruppo EDF (Electricité de France), società leader globale nell'elettricità. EDF detiene attualmente il 99.48% del capitale di Edison.

Il Capitale Sociale di Edison SpA è nell'ordine di 5,380,000,000 (dato al 1° Aprile 2016<sup>3</sup>), interamente versato. Edison è inoltre coperta da un programma assicurativo per le attività di Esplorazione e Ricerca di Idrocarburi mediante polizza stipulata con primaria compagnia di assicurazione, ed in particolare per:

- ✓ danni materiali: Copertura di tutti i rischi per le perdite o danni materiali e/o spese extra dell'operatore;
- ✓ responsabilità civile verso terzi derivante da attività svolte dagli Assicurati per qualsiasi incidente e/o evento che benefici della copertura in tutto il mondo. Sono comprese le infiltrazioni, l'inquinamento, le operazioni di pulizia e di contenimento che ne derivano. Compresa la rimozione di relitti o detriti, la Charteres Liability (Responsabilità dei Noleggiatori), la Nonowned Aviation e l'OIL Offshore Pollution Liability Agreement;

Come tutti i siti gestiti da Edison S.p.A. – Business Unit Asset Idrocarburi – Produzione Italia, l'attuale complesso produttivo di Vega A attua un Sistema di Gestione Ambientale certificato secondo la norma ISO 14001. Tale certificazione verrà estesa al complesso produttivo Vega A + Vega B dopo la messa a regime dell'impianto.

Il Sistema di Gestione è definito ed applicato in una logica di miglioramento continuo e di prevenzione costante dell'inquinamento.

Edison è stata tra le prime aziende energetiche italiane a dotarsi di certificazioni integrate Ambiente e Sicurezza secondo la norma UNI EN ISO 14001 e la specifica BSI OHSAS 18001.

L'attuale configurazione produttiva del Campo Vega è inserita nella certificazione "Multisito" del Sistema di gestione Integrato Ambiente e Sicurezza che l'organizzazione Edison S.p.A. – Business Unit Asset Idrocarburi – Distretto Operativo di Sambuceto ha in essere.

Tale certificazione sarà estesa all'esercizio del Campo Vega nella futura configurazione produttiva includente la produzione della piattaforma Vega B.

Edison nel rispetto della propria politica integrata aziendale, si è impegnata a svolgere le proprie attività secondo i seguenti principi:

- ✓ promuovere l'applicazione di sistemi di gestione integrati ambiente e sicurezza e la registrazione EMAS, in linea con le norme e gli standard internazionali;
- ✓ definire, laddove pertinente, documenti di politica di prevenzione degli incidenti rilevanti, attuando relativi sistemi di gestione della sicurezza, e rendendo disponibili le informazioni necessarie per la popolazione e per la predisposizione di piani di emergenza esterni;
- ✓ valutare con anticipo gli impatti delle attività, dei nuovi processi e delle iniziative di sviluppo delle concessioni attribuite, tramite tecnologie che aumentino la disponibilità di idrocarburi e salvaguardino l'ambiente e la sicurezza, con l'intento di far meglio di quanto richiesto dalle disposizioni, laddove ciò sia sostenibile;

\*\*\*\*\*

<sup>2</sup> Dati relativi al 31 Dicembre 2015

<sup>3</sup> <http://www.edison.it/it/capitale-e-azionariato>

- ✓ valorizzare ed arricchire il patrimonio di esperienze e conoscenze diffuse, attraverso la formazione e la sensibilizzazione dei dipendenti e del management;
- ✓ utilizzare fornitori prequalificati relativamente agli aspetti di ambiente e sicurezza, sensibilizzandoli all'uso sostenibile delle risorse e al miglioramento delle proprie prestazioni, coinvolgendoli e responsabilizzandoli laddove forniscono servizi di tipo globale;
- ✓ cooperare e dialogare con le Associazioni, le Autorità, le Comunità locali e gli altri portatori di interesse, garantendo la massima correttezza e trasparenza nei rapporti e un livello di informazione adeguato a tali interessi;
- ✓ analizzare costantemente gli incidenti che dovessero verificarsi, tramite un processo volto alla individuazione delle cause profonde al fine di prevenirne il ripetersi;
- ✓ mantenere gli ambienti di lavoro salubri ed utilizzando attrezzature e prodotti a basso rischio al fine di tutelare la salute e la sicurezza dei propri dipendenti e dei terzi che accedono agli impianti;
- ✓ ottimizzare le risorse disponibili e utilizzarle in modo razionale, preferendo materiali e prodotti che comportino il minor impatto possibile e che siano concepiti in modo da contribuire a ridurre lo smaltimento dei rifiuti e favorire il loro recupero;
- ✓ adottare le migliori tecnologie e prassi disponibili al fine di evitare la contaminazione del mare, dei terreni e delle falde sotterranee, e l'emissione di gas nocivi per la salute e l'ambiente;
- ✓ garantire mezzi di trasporto del personale idonei alle attività e alla tipologia del sito interessato, in particolare quando si opera in ambito off-shore.

## **6 CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI PERVENUTE**

### **6.1 CONTENUTO DELLA RICHIESTA**

“Il Proponente dovrà fornire le opportune controdeduzioni a tutte le osservazioni ad oggi pervenute.”

### **6.2 CHIARIMENTI DEL PROPONENTE**

In relazione al contenuto della richiesta, è necessario specificare che le osservazioni del Pubblico alla documentazione depositata dal Proponente per l'avvio dell'istruttoria di VIA sono pervenute:

- ✓ il 15 Dicembre 2016 da parte della Associazione Legambiente Circolo “il Carrubo” di Ragusa;
- ✓ il 16 Dicembre 2016 da parte del Libero Consorzio Comunale di Ragusa già Provincia Regionale di Ragusa;
- ✓ il 20 Dicembre 2016 da parte del Comune di Scicli (Libero Consorzio Comunale di Ragusa, già Provincia di Ragusa);
- ✓ Il 9 Marzo 2017 da parte del Comune di Ragusa.

Non risultano pervenute, in data odierna, ulteriori Osservazioni del Pubblico.

Il Proponente ha proceduto, in data 30 Marzo 2017, all'invio dei seguenti documenti al MATTM-DVA:

- ✓ chiarimenti alle Osservazioni e Pareri dell'Associazione Legambiente Circolo “il Carrubo” di Ragusa (Appendice F);
- ✓ chiarimenti alle Osservazioni e Pareri del Comune di Scicli (Appendice G);
- ✓ chiarimenti alle Osservazioni e Pareri del Libero Consorzio Comunale di Ragusa già Provincia Regionale di Ragusa (Appendice H).

Inoltre, in Appendice I sono riportati integralmente i chiarimenti alle Osservazioni del Comune di Ragusa (Delibera di G.M. No. 103 del 6 Marzo 2017).

Tutti i documenti sopracitati, redatti e inviati nel rispetto delle specifiche tecniche definite dal MATTM e riportati integralmente in Appendice, forniscono controdeduzioni puntali ad ognuna delle osservazioni sollevate dal Pubblico. Si rimanda in ogni caso agli specifici ulteriori chiarimenti riportati nel presente documento per i temi di interesse.

MRD/MCO/CSM:cht

## **REFERENZE**

SOIL Srl, 2012, "Seismic Hazard Report – Vega B Platform, Offshore Sicily – Mediterranean Sea" realizzato dalla società SOIL s.r.l. per conto di Edison nell'Ottobre 2012 (Doc. No. P660CSKC001, Rev.1 29/10/2012)

GAS Srl, 2013, "Rilievo Geofisico Progetto Vega B" realizzato da Geological Assistance & Services GAS Srl per conto di Edison nel Febbraio 2013 (Doc. No. EDI002\_VEGA B PROJECT\_FINAL REPORT\_IT\_00)

**RINA Consulting S.p.A.**

**Via San Nazaro, 19 - 16145 GENOVA - Italy**

**Tel. +39 010 3628148 - Fax +39 010 3621078**

**[www.rinaconsulting.org](http://www.rinaconsulting.org)**

**e-mail: [rinaconsulting@rina.org](mailto:rinaconsulting@rina.org)**