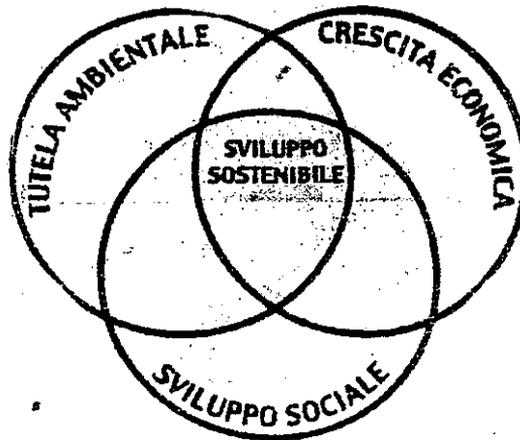


ALLEGATO n. 1

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



La conversione della centrale di Torrealvaldliga Nord a carbone è un problema che scuole e divide l'opinione pubblica, spesso con estremismi che non giovano ad un obiettivo comune della città.

Noi della Lista Civica di Ambiente e Lavoro riteniamo che non ci siano state molte occasioni di dialogo, di riflessione e di approfondimento che sono invece essenziali per scegliere, piuttosto si è estremizzato, in un senso o nell'altro, mancando l'obiettivo di una informazione completa e critica.

Il problema energetico è molto complesso e la liberalizzazione del mercato ne ha cambiato gli equilibri. Dall'altra parte le emissioni attese e quelle ulteriormente migliorabili con l'impiego di tecnologie più spinte possono rendere il carbone ambientalmente accettabile almeno come combustibile "traghetto" verso le fonti rinnovabili.

Per approfondire queste tematiche, per analizzare le ragioni del sì e le ragioni del no, subordinando comunque il nostro consenso all'utilizzo di tecnologie che garantiscono emissioni ancora minori di quelle "attese" dall'ENEL abbiamo creduto importante aprire un dibattito

alla presenza di tecnici, di associazioni ambientaliste e di esperti per analizzare le tante variabili che influiscono sulla scelta della conversione a carbone della centrale di Torrealvaldliga Nord.

Se è vero che le infrastrutture costituiscono una condizione indispensabile per lo sviluppo delle economie locali, è anche vero che esse si caratterizzano come uno dei principali fattori di pressione sull'ambiente, per questo bisogna puntare al miglior risultato ambientale ottenibile.

L'obiettivo che, come Lista Civica ci poniamo è quello di porre le basi per una società cittadina che sappia coniugare la tutela dell'ambiente, lo sviluppo sociale, i diritti dei lavoratori e delle specie, l'economia delle comunità locali e che conduca ad una più equa distribuzione delle ricchezze e al mantenimento delle risorse per le generazioni future.

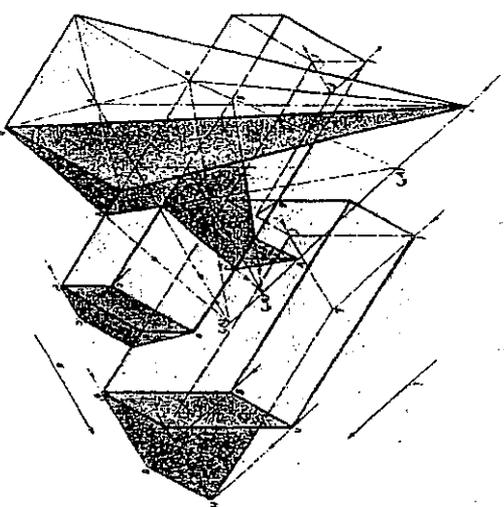
AMBIENTE E LAVORO
per il progresso

Civitavecchia

CONVEGNO

DIBATTITO

**"Civitavecchia e il carbone:
prospettive, luci ed ombre
per una scelta sostenibile"**



7 febbraio 2002 ore 16.30

Aula Consiliare R. Pucci



Interventi:

- **Ing. Giuseppe TOMASETTI**
Dirigente ENEA

"Il nuovo mercato dell'energia e le alternative tecnologiche"

- **Dott. Antonio SERRANI**
Dirigente GRTN

"I requisiti per entrare nella rete di trasmissione nazionale dell'energia"

- **Rosa FILIPPINI**
Presidente Amici della terra

- **Dott. Giovanni MASTINO**
Direzione Amici della terra

"Il carbone è un tabù!?"

- **Ing. Carlo ZUANAZZI**
Dir. Resp. Produzione ASM Brescia

"Il contributo di una esperienza efficace"

- **Ing. Leonardo ARRIGHI**
Resp. Progettazioni ENEL Produzione

- **Dott. Maurizio URBANI**
Resp. Ambiente ENEL Produzione

"Le ragioni del SI"

- **Ing. Pietro RINALDI**
"Le ragioni del NO"

mediatori: **Maurizio IACOMELLI**
Vittorio PETRELLI

Sono stati invitati a partecipare:

- Sindaco del Comune di Civitavecchia
- Parlamentari locali
- Consiglieri Regionali e Provinciali
- Giunta Comunale
- Presidente del Consiglio Comunale
- Consiglieri Comunali
- Presidenti e Consiglieri Circostrizionali
- Partiti politici
- Organizzazioni Sindacali
- Imprenditoria locale
- Associazioni locali
- Comitati cittadini

Alle ore 15,30 responsabili di ENEL Produzione saranno a disposizione per illustrare il progetto di conversione a carbone della Centrale di Torrevaldaliga Nord.

ASM BRESCIA:

Nata nel 1908 come Azienda dei Servizi Municipalizzati del Comune di Brescia, ASM è una delle prime mult utility locali, avendo una gamma di attività che comprende tutti i principali servizi a carattere industriale: energia elettrica, teleriscaldamento, gas metano, illuminazione pubblica, acquedotto, fognatura e depurazione, nettezza urbana, trasporti pubblici, parcheggi e autosili e telecomunicazioni. Vanta attualmente 2000 dipendenti per un volume d'affari di 871 miliardi e investimenti per 161 miliardi (dati 1999).

ENEA:

È un ente di diritto pubblico operante nei campi della ricerca e della innovazione per lo sviluppo sostenibile, finalizzata a promuovere insieme gli obiettivi di sviluppo, competitività e occupazione e quello della salvaguardia ambientale. Svolge altresì funzioni di agenzia per le pubbliche amministrazioni mediante la prestazione di servizi avanzati nei settori dell'energia, dell'ambiente e dell'innovazione tecnologica. È presente con ruoli, funzioni e competenze diverse in numerose iniziative dell'Unione Europea.

ENEL PRODUZIONE:

La società viene costituita nel 1999 e raccoglie in sé la maggior parte degli impianti prima gestiti dalla Divisione Produzione dell'Enel. Ne rimangono al di fuori le centrali conferite alle tre società di generazione che Enel deve alienare in base al decreto di liberalizzazione del settore elettrico. Conta circa 10000 dipendenti e il suo obiettivo principale è produrre energia elettrica da fonte termoelettrica e idroelettrica per il mercato europeo con continuità e qualità e nel rispetto degli standard ambientali e di sicurezza stabiliti dalla legge.

GRTN:

Il Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale è una società per azioni la cui costituzione è avvenuta in base al Decreto legislativo n. 79/1999 con il quale è stata attuata la Direttiva 96/92/CE, recante norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica. Le azioni della Società sono state assegnate al Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica. Al Gestore della Rete sono attribuite in concessione le attività di trasmissione e dispacciamento e la gestione unificata della rete di trasmissione nazionale dell'energia elettrica.

Intervento dell'Ing. Giuseppe Tomassetti del'ENEA al nostro primo convegno

Nuovo mercato dell'energia e alternative tecnologiche

"Buongiorno, è con molto piacere che ho accettato l'invito degli amici di Civitavecchia .."vieni a raccontare quale è il punto di vista attuale sul mercato dell'energia". Ho pensato opportuno fare e ho distribuito 2 pagine non per fare il riassunto delle cose complicate su cosa è L'Autorità, cosa fa la Borsa, né per fare lezioni di ingegneria, ma ho provato a mettermi dalla parte di un politico e di un cittadino e capire come si mettono, politico e cittadino, davanti alle alternative della tecnologica.

Prima permettetemi di fare un po' di informazione. Ogni numero va interpretato e ognuno ha il suo contributo di opinione ma c'è una base indiscussa"...l'ing. Tomassetti mostra una schema con il bilancio energetico nazionale... "Questo che ho presentato è il bilancio dell'italia, quel Mtep significa mega tep, mega=milione di tonnellate equivalenti di petrolio. La parola Mega è un po' inflazionata in Italia perché è tutto mega: mega impianto. Mega significa un milione non significa grande. Grande è un aggettivo qualitativo, mega è un numero quindi un ordinale.

Si comincia dalla biomasse vegetali, legna da ardere e scarti agricoli. Dalle inchieste sembra che se ne consumino 20 milioni di tonnellate anche se nelle statistiche figura molto meno, ma tenete presente che entra nelle statistiche commerciali la legna paga l'IRAP!
Le biomasse vegetali vanno ad un uso diretto di combustione.

Il carbone se ne importa per 12 milioni di TEP. In parte 5,6 a fare energia elettrica, l'altra parte per usi siderurgici. Una parte degli scarichi gassosi della siderurgia ritorna a fare elettricità. La parte destra che non si vede è la novità che rende sempre più complesso il sistema energetico. Parte dei prodotti ritorna in ciclo come rifiuti e reflui.

L'elettricità primaria ha due fonti: quella importata dall'estero che entra in Italia come elettricità e quella prodotta da fonti naturali: idroelettrico, eolico e fotovoltaico. Quei 26 Mtep sono il consumo che corrisponderebbe a produrre quella elettrica con fonti fossili tradizionali. L'elettricità primaria entra nella rete come elettricità.

Il gas naturale sono 51 milioni di tep circa 65 miliardi di metri cubi, una parte va a fare elettricità, una parte persa e consumata, consumata per fare elettricità per far girare le turbine dei gasdotti ed una parte se ne perde, l'altra parte va agli uso come gas naturale.

Il petrolio entra attraverso il greggio, una parte va alla raffinazione, 6 Mtep circa l'8% nelle raffinerie, una parte va a fare elettricità, una parte va a fare i prodotti petroliferi: benzina, gasolio, kerosene, che vanno agli si finali.

Nel sistema elettrico spesso ci sono cicli termodinamici con una scambio. Nel caso di Civitavecchia è con l'acqua del mare, qui il calore si butta, in altri casi il calore si recupera. Questo recupero viene valutato in 5 Mtep recuperato a valle dell'uso di elettricità

Questa bozza semplice già dimostra come sia sempre più complesso il sistema, sempre più legate le varie forme di recupero. L'uso dei reflui (raffinerie, altiforni della siderurgia, plastiche e rifiuti che vengono termovalorizzati) ha un contributo non trascurabile: il 5%"...l'ing. Tomassetti mostra un secondo grafico....."questo secondo trasparente ha come unità di misura non i Mtep ma i miliardi di wattora prodotti. Alla rete di trasmissione arrivano 280TWh(terawattora), una parte

dall'importazione diretta di elettricità (nucleare francese) una parte da fonti rinnovabili nazionali: l'idroelettrico. Non dimentichiamo che il nostro idroelettrico è in parte un pompaggio, cioè di notte si ripompa l'acqua dal bacino inferiore al bacino superiore e la si riutilizza poi di giorno, quindi il valore non è netto ma si deve togliere il pompaggio.

Una parte poi dai combustibili fossili e una parte dai reflui. C'è poi un calore disperso (mare/aerotermini) un calore recuperato, un consumo ausiliario (pompe delle centrali ecc) e poi la rete che ha le sue perdite di trasmissione e infine gli utenti finali. Questo è lo schema di come si presenta l'elettricità: fonti - trasformazione - prodotti finali.

Venendo al tema di oggi direi che la disponibilità di energia di facile uso e di basso prezzo è uno dei parametri che caratterizzano la nostra società a differenza del passato. E una cosa recente, a casa mia c'è stato il riscaldamento nel '56, prima c'erano i geloni e la sinusite di inverno. Quindi nella storia dell'umanità è da molto poco tempo che c'è a disposizione questa energia.

L'italiano medio consuma 3 tonnellate di petroli a persona, sono degli schiavi che nella nostra storia nessuno ma ha avuto, nessuno imperatore ha mai avuto tanti schiavi al proprio servizio come noi oggi. La collettività non ha ancora matura un atteggiamento preciso nei confronti dell'energia: che cos'è? Di facile consumo e di basso costo. L'acqua minerale costa, senza tasse, più della benzina. Tutto sanno cos'è l'acqua minerale nessuno si preoccupa di sapere cosa c'è dietro la benzina. Cosa significa di facile uso? Significa che noi utenti la usiamo senza chiederci cosa c'è dietro, c'è qualcuno altro che ci pensa, qualcuno fa sì che l'utente finale goda di certi benefici e si dimentichi che questi benefici non sono grazia di Dio ma ci sono perché c'è chi ci si dedica, chi ci si fa il suo benessere, chi il suo potere. Questo significa buon prezzo e facile uso.

L'energia è strategica per il paese, in Italia si spendono circa 60.000 miliardi all'anno per importare energia, per ognuno di noi, se noi paghiamo le tasse, è scontata la disponibilità di energia. Non è ovvia, finisce che ogni anno si leggono notizie per l'inquinamento piuttosto che sapere cosa c'è dietro questa disponibilità di energia. Oggi si parla di inquinamento elettromagnetico, di inquinamento degli astrofili... i media che devono trovare una catastrofe a settimana ne fanno uso, ma chi si preoccupa di farci pesare la disponibilità? Si gira la chiave e la macchina si accende, si gira l'interruttore e si accende la luce, per i più giovani è sempre stato così. Allora il cittadino non riesce a pesare le due cose nello stesso modo, allora si oscilla. L'Italia rischia di oscillare da una parte l'ambientalismo estetizzante si contrappassa con il consumismo e la globalizzazione. L'Italia deve alternare periodi di fughe in avanti e poi fa astinenze piagnone. C'è un luogo per la ragione ed il compromesso.

L'Italia è un paese privo di risorse energetiche proprie. Negli anni 60 si è affidata all'olio pesante perché l'olio pesante era un residuo del petrolio che passava nel Mediterraneo dallo stretto di Suez ed era una buona occasione, scelta perché costava poco e nessuno lo voleva. Negli anni 80 ci si è affidati al metano perché "dava una mano". La scelta metano è stata benedetta dagli enti locali per motivi semplici: perché è più comodo da usare, tutti sono contenti, non c'è l'onere ed il disturbo di fare controlli negli impianti. Il comune che in genere toglie le multe ai cittadini, non ama fare le multe a chi inquina e sporca. In Italia fare i controlli è contro la nostra cultura permissivista, andate a metano così non c'è più controllo. Poi si scopre che non c'è garanzia delle risorse e delle forniture.

La garanzia di fornitura è un parametro per la collettività? Lo è sì! Se la collettività ha memoria storica ricorda che il nostro '800 è stato di crisi per mancanza del carbone e di risorse energetiche. Non è del tutto naturale che un paese povero di risorse energetiche sia poi ricco, la logica vuole che sia povero e nell'800 era povero.

Come può un paese senza risorse non essere povero? Con degli accorgimenti: c'è carbone, legno, plastica, nucleare francese. Il compromesso non è arrangiarsi ma dare un equilibrio alle scelte.

In un paese moderno e democratico, il progresso non si fa rifiutando scelte o scegliendo le vie più semplici ma attivare il controllo delle tecnologie con il controllo della gestione, controllo delle applicazioni. Fondamentale la partecipazione della popolazione conscia ed istruita; è difficile che un ignorante possa godere di tranquillità. Nessuna struttura da più qualità di quella che gli richiede il committente. I cittadini devono avere il meglio e anche il dovere di accettare di percorrere la via più difficile.

In Europa gli impianti (a carbone) più efficienti sono in Germania e in Danimarca, supercritici con il 47% di rendimento in centrale, sono anche i paesi più attenti all'ambiente ed alle fonti rinnovabili.

Un metro cubo di acqua in Germania costa 6000 lire oggi in Italia ne abbiamo meno, ne sprechiamo molta di più e non la facciamo pagare perché se no i cittadini l'anno dopo non votano più e poi si piange sull'ambiente!

Il rifiuto manicheo della complessità è una scelta facile, e un paese ex povero come l'Italia non può vivere di questo.

Scelte più costose per la collettività possono non esserlo per la collettività locale, infrastrutture ed attività di controllo necessari per gestire in modo corretto fonti energetiche difficili danno sviluppo locale che non significa posti di manovale per spalare carbone ma posti per gestione di processi, di controllo, capitali imprenditoriali da diffondere in altri settori ed esportare in altre sedi.

In passato l'atteggiamento classico era che non si doveva monetizzare il rischio, non monetizzare il rischio ha bloccato quelle attività che provavano a quantificare il rischio, perché per evitare di monetizzare non lo misuravano nemmeno.

L'approccio va rovesciato, il rischio va ridotto in tutte le procedure esistenti e prima di tutto con la cultura dei cittadini che stanno più attenti. I cittadini che si fanno carico di scelte utili per la collettività nazionale hanno diritto a dei compensi per quelle opzioni che non riescono più a gestire.

Le attività di riduzione del rischio comportano servizi con l'occupazione e nelle competenze con lo sviluppo per l'imprenditoria che si rivolgerà ad altre attività ed altre zone geografiche.

Il controllo delle variazioni climatiche non si risolve non facendo più energia. Le emissioni vanno ridotte in modo virtuoso: aumento l'efficienza di impianto e riducendo i consumi finali, non usando solo il combustibile apparentemente più bello e pulito. Tutti sanno che il metano produce meno CO₂ nel suo uso e combustione però non tutti si ricordano che il metano è 20 volte più dannoso, basta che se ne perde l'1% che si ha lo stesso danno e molte reti urbane perdono l'1%.

Il metano che viene dalle risaie, dai ruminanti, dalla fermentazione delle foreste tropicali, dalle perdite delle reti, dalle discariche è 24 volte più dannoso della CO₂! Se una rete perde 1% fa lo stesso danno che se si andasse a petrolio.

L'Energia ha 30 anni di sviluppo nel carbone, si hanno impianti a letto fluido, Supercritici, gassificazione integrata del ciclo combinato cioè turbine a gas e vapore.

In Italia ci sono 1200 MW di questo ultimo tipo di impianto con qualche difficoltà, che dalle raffinerie di Augusta e Falconara viene raffinato dal catrame residuo della raffinazione, se ne fa un

gas, il gas viene lavato e pulito, lo zolfo viene tolto, non come gesso ma come zolfo, i metalli pesanti nelle raffinerie. Il gas lavato va nelle turbine a gas, il vapore nelle turbine a vapore. In Italia si ha il complesso più grande al mondo di questa tecnologia.

Quelli a letto fluido sono impianti in cui viene messo in caldaia polverino e calcare è un sistema che bolle e reagisce dentro la caldaia.

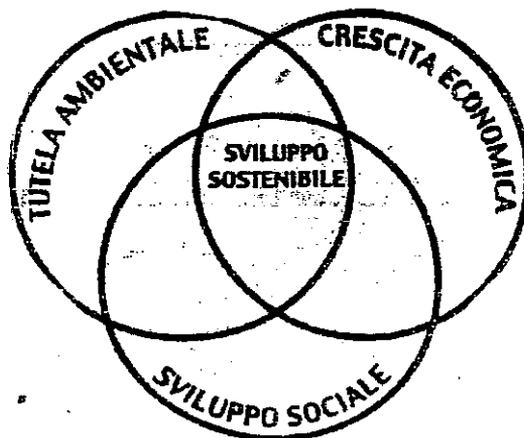
Gli impianti supercritici sono impianti nei quali il vapore viene prodotto a pressione superiore alla pressione critica, non c'è passaggio acqua vapore ma avviene con continuità, temperature 580 - 630°, acciai più duri. Gli impianti danesi sono così ed hanno rendimento del 47%

La collettività accorta non deve neanche farsi bloccare dalle sconfitte passate "tanto fanno come gli pare"; i cittadini non devono avere dai loro eletti promesse ma devono avere contratti. Chi vuole realizzare impianti deve permettere ai cittadini di vedere altri impianti, di partecipare alla gestione ed ai controlli. Lo sviluppo passa attraverso la credibilità reciproca, i contratti, i controlli. Civitavecchia e S. Marinella che hanno case ovunque possono scegliere se diventare come Pisa e Livorno o dormitori come Ladispoli.

ALLEGATO n. 2

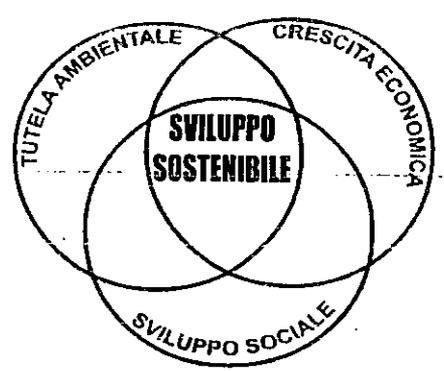
OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





Le nostre osservazioni alla Valutazione di Impatto Ambientale

Uno strumento concreto per ottenere certezze di qualità ambientale

**Lavoriamo per la
sostenibilità del territorio,
per una città
capace di futuro**

- 1) abbattimento delle emissioni in massa che consentono diminuzioni dal 30% al 40% delle emissioni garantite Enel che di fatto corrispondono ad una limitazione della potenza della centrale.
- 2) Inserimento nel decreto VIA di parametri relativi alla manutenzione dell'impianto e della gestione dei sistemi di abbattimento degli inquinanti, in modo che si abbia la certezza del mantenimento delle migliori condizioni di funzionamento.
- 3) Inserimento nel decreto VIA di modalità di gestione degli impianti nei periodi di criticità atmosferica, cioè in pratica vogliamo che la città, tramite l'osservatorio ambientale, abbia il

potere di spegnere le centrali se i dati misurati non vanno bene.

4) Inserimento come *compensazione* ambientale dello spostamento o dell'interramento della linea di Alta Tensione presente nel quartiere di S. Liborio.

5) Inserimento come *compensazione* ambientale dell'allontanamento delle acque di scarico dell'acquacoltura di proprietà Enel al fine di minimizzare l'effetto eutrofizzante di tali scarichi sulle acque costiere della Frasca.

6) Inserimento come *prescrizione* della realizzazione di un **osservatorio ambientale** secondo l'allegato schema strutturale, i cui costi saranno sostenuti dall'Enel; per il monitoraggio della qualità dell'aria sul territorio e dell'inquinamento del suolo e delle acque che sia in grado di **verificare tutte le matrici ambientali** e quindi di poter dare l'avvio alle procedure per la gestione in periodi di criticità atmosferica. Si ritiene fondamentale la realizzazione di un osservatorio, i cui costi dovranno essere sostenuti dall'Enel, per avere riscontro immediato al monitoraggio sul territorio.

La coerenza, l'onestà e il coraggio

delle nostre idee espresse da sempre trovano oggi conferma al loro valore con l'approdo, sulla linea della sostenibilità, dell'Amministrazione Comunale.

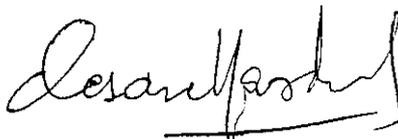
MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

Commissione per le Valutazioni dell'Impatto Ambientale

Progetto Conversione a carbone della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord
Proponente ENEL produzione
Comune Civitavecchia

Relazione Istruttoria

Referente: Cesare Mastrocola



Gruppo Istruttore: Giovanni Damiani, Carlo Lupi, Cesare Mastrocola, Carlo Tersigni,

ali fenomeni di stress e/o criticità ambientale derivanti dall'esercizio della centrale; cercare soluzioni tecnologiche per l'ulteriore abbattimento degli inquinanti; informare i cittadini sui risultati degli studi e delle misure effettuate. Data la interdisciplinarietà delle funzioni dell'osservatorio, lo stesso sarà composto da rappresentanti della Regione Lazio, della Provincia di Roma, dei Comuni interessati, della ASL, dell'ARPA, del Ministero della Salute e del Ministero dell'Ambiente. oltre ad altri eventuali enti nazionali di rilevanza scientifica ed enti di ricerca pubblici e privati.

6. si dovrà studiare in dettaglio la fattibilità tecnica di cessione del calore refluo alle industrie limitrofe (cogenerazione, teleriscaldamento).
7. si dovrà fornire un piano dettagliato di dismissione dei vecchi impianti e di razionalizzazione degli elettrodotti insistenti sul territorio.
8. dovranno essere adottati sistemi che impediscano la diffusione delle polveri di carbone nelle fasi di approvvigionamento, movimentazione e stoccaggio.
9. dovrà essere assicurato nel tempo il monitoraggio dell'ambiente marino antistante la centrale, per quanto riguarda l'inquinamento chimico-fisico derivante dall'esercizio della centrale o dalle attività ad esso connesse, e l'inquinamento termico connesso allo scarico a mare delle acque di processo.

Le condizioni sopra elencate sono soggette ad obbligo di ottemperanza. ENEL Produzione S.p.A. dovrà produrre elaborati progettuali che recepiscano le soluzioni tecniche e impiantistiche di dettaglio in merito alle prescrizioni formulate da questa Autorità, ai fini della richiesta verifica di ottemperanza. La menzionata documentazione dovrà essere presentata prima dell'inizio dei lavori"

Parere del Comune di Civitavecchia

OSSERVAZIONI

Le persone o gli enti che hanno fatto pervenire al Ministero dell'Ambiente osservazioni nel corso dell'istruttoria sono stati:

1. Costantino Giacinto, Bruno Ianis, Mario Dei Giudici, Marco Renzi (prot. 5433/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002)
2. Associazione Ambiente e Lavoro per il Progresso: (Prot. 5318/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002 e successive integrazioni dell'11 dicembre 2002, Prot. 13761/VIA/ A.0.13.B)
3. Associazione Ambiente e Lavoro per il Progresso: (Prot. 7617/VIA/A.0.13.B del 2 luglio 2003)
4. Compagnia Porto di Civitavecchia s.p.a. (Prot. 8223/VIA/ A.0.13.B del 30 luglio 2002)
5. Comune di Tarquinia (Prot 5339/VIA/A.0.13.B del 20 maggio 2002)
6. Manlio Luciani (Prot. 4962/VIA/ A.0.13.B del 9 maggio 2002)
7. Coop. Pantano fra Prod. Agr. S.C. a r.l. (Prot. 5607/VIA/ A.0.13.B del 24 maggio 2002)
8. Vittorio Petrelli e Mauro Cosimi (Prot. 4363/VIA/ A.0.13.B del 17 aprile 2003)
9. Comunità Montana "Monti della Tolfa" – Allumiere (Prot. 478/VIA/ A.0.13.B del 20 gennaio 2003)
10. CODACONS (Prot. 8647/VIA/A.0.13.B del 7 agosto 2002)
11. Comune di Ladispoli (Prot. 11400/VIA/A.0.13.B del 23 ottobre 2002)
12. Associazione "TAGES per l'Etruria" (Prot. 11639/VIA/ A.0.13.B del 30 ottobre 2002)
13. Comune di Tarquinia (Prot. 12080/VIA/ A.0.13.B del 8/11/2002)
14. Maurizio Puppi, Marco Renzi (Prot. 5616/VIA/ A.0.13.B del 20 maggio 2003)

15. Onorevole Crucianelli, interrogazione parlamentare (Prot. 8483/VIA/A.0.13.B del 2 agosto 2002)
16. Vittorio Petrelli (Prot. 6639/VIA/A.0.13.B del 10 giugno 2003)
17. Vasco Giovanni Palombini (Prot. 6551/VIA/A.0.13.B del 16 giugno 2002)
18. Comune di Tarquinia (Prot. 02901/TOG del 19/06/03)

Sono sintetizzati nel seguito i punti salienti delle numerose ed in alcuni casi voluminose osservazioni raggruppate per argomento; tali osservazioni, che, allegati compresi, raggiungono il migliaio di pagine, sono state tutte esaminate con attenzione dal G.I. e non vengono controdedotte od accolte singolarmente in quanto, quando ritenute pertinenti la procedura di VIA, se ne è tenuto conto nella stesura della relazione istruttoria, nella richiesta di integrazioni formulata al proponente, e nella stessa definizione di prescrizioni. Il G.I. ha altresì tenuto conto, nello stesso modo, delle controdeduzioni alle osservazioni del pubblico redatte da ENEL in data settembre 2002.

Molti degli estensori delle osservazioni hanno fatte proprie (alcuni presentandole anche come allegati) le conclusioni delle due Commissioni Tecnico Scientifiche istituite dal Comune di Civitavecchia; la stessa ENEL allega del resto i rapporti prodotti da tali Commissioni al proprio SIA. In proposito va ricordato che le due Commissioni si sono pronunciate su un progetto per molti aspetti diverso da quello per il quale Enel ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale, e che certamente non disponevano della documentazione tecnica allegata alla prima stesura dello SIA ed alle sue successive integrazioni; infine va detto che molte delle indicazioni fornite dalle due Commissioni sono state recepite da Enel nella definizione del proprio progetto.

Osservazioni del pubblico relative al quadro programmatico

Costantino Giacinto, Bruno Ianis, Mario Dei Giudici, Marco Renzi (prot. 5433/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002) evidenziano l'incongruità dell'intervento con quanto previsto dagli accordi internazionali in relazione alla riduzione delle emissioni di gas serra. Evidenziano la non compatibilità del progetto con la presenza di SIC e ZPS nel comprensorio. Rilevano inoltre che il progetto "non è in sintonia con le politiche per lo sviluppo delle energie alternative e l'incremento dell'efficienza di produzione dell'energia elettrica, e contrasta con gli indirizzi comunitari per la dislocazione territoriale delle emissioni, la riduzione degli effetti negativi dovuti agli inquinanti acidificanti, eutrofizzanti ed ai precursori dell'ozono"

Il Comune di Tarquinia (Prot 5339/VIA/A.0.13.B del 20 maggio 2002) contesta l'intera analisi del quadro programmatico riportata da ENEL, ed in particolare ritiene non veritiere le analisi relative al livello comunale in quanto non hanno tenuto conto di precedenti atti deliberativi dei Consigli Comunali, non hanno tenuto conto dell'esito del referendum popolare tenuto a Civitavecchia nel 1989, evidenzerebbero l'incompatibilità con i programmi comunali di sviluppo territoriale e risanamento ambientale come il parco suburbano della Frasca, nonché con i Programmi di Riquilificazione Urbana e Sviluppo Sostenibile del Territorio (PRUSST); ritiene inoltre il progetto in contrasto con la presenza dei SIC dei fondali tra Punta S. Agostino e Punta della Mattonara. Viene inoltre contestata l'opera in relazione al PRP del porto di Civitavecchia, con particolare riferimento alle modifiche che verrebbero apportate al progetto della Darsena Energetico - Grandi Masse.

Manlio Luciani (Prot. 4962/VIA/ A.0.13.B del 9 maggio 2002) evidenzia l'incongruità dell'intervento con quanto previsto dagli accordi internazionali in relazione alla riduzione delle emissioni di gas serra.

Maurizio Puppi, Marco Renzi (Prot. 5616/VIA/ A.0.13.B del 20 maggio 2003) dichiarano che si è formato un Comitato Promotore per chiedere di abrogare la delibera del Comune di Civitavecchia che ha dato parere positivo al progetto di trasformazione dopo la modifica proposta da Enel di riduzione del numero di gruppi di potenza da 4 a 3; evidenziano il fatto che la trasformazione a

carbone della centrale ENEL di Torre Valdaliga avrebbe dovuto essere oggetto di una unica procedura di VIA comprendente anche il progetto della Darsena Energetico-Grandi Masse.

Osservazioni del pubblico relative al quadro progettuale

Costantino Giacinto, Bruno Ianis, Mario Dei Giudici, Marco Renzi (prot. 5433/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002) contestano le motivazioni addotte da ENEL per la realizzazione dell'impianto, adducendo il fatto che praticamente "del vecchio impianto resterebbe la ciminiera e poco altro" e che si decide di smantellare un impianto che è stato ambientalizzato con notevoli investimenti solo 2 anni prima; contestano il fatto che "L'intervento possa essere innestato su un tessuto sociale già integrato con le attività della centrale" in quanto "il tessuto sociale di Civitavecchia risulta integrato solo con un inquinamento che ha creato nel tempo una situazione sanitaria tra le più compromesse in Italia"; sostengono che gli impianti di abbattimento potrebbero comunque essere realizzati mantenendo l'attuale alimentazione ad olio combustibile, con maggiori riduzione dell'inquinamento; elencano per il resto le informazioni delle caratteristiche dell'impianto riportate nello SIA; richiamano il rischio che nell'impianto possano essere bruciati rifiuti.

L'Associazione Ambiente e Lavoro per il Progresso: (Prot. 5318/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002 e successive integrazioni dell'11 dicembre 2002, Prot. 13761/VIA/ A.0.13.B) rimarca la necessità di migliorare il progetto per quanto riguarda l'adozione delle migliori tecnologie per la movimentazione del carbone e del materiale pulverulento; suggerisce di obbligare, con prescrizione, al trasporto di tali materiali via nave o ferrovia, escludendo quindi il trasporto su gomma; chiede che con riguardo alle emissioni, vengano adottate le migliori tecnologie e venga definito un piano di manutenzione dei dispositivi di abbattimento degli inquinanti.

Il Comune di Tarquinia (Prot 5339/VIA/A.0.13.B del 20 maggio 2002) contesta le motivazioni addotte da ENEL per la realizzazione dell'impianto, in quanto non considerate valide né per il miglioramento dell'efficienza, né per la diversificazione delle fonti energetiche; contesta il fatto che "L'intervento possa essere innestato su un tessuto sociale già integrato con le attività della centrale" in quanto il tessuto sociale è ritenuto integrato con l'esercizio ma non con la demolizione e ricostruzione della centrale; viene inoltre contestato lo smantellamento di apparecchiature non obsolete.

Vittorio Petrelli (Prot. 6639/VIA/A.0.13.B del 10 giugno 2003) dichiara di essere "venuto a conoscenza del fatto che la Commissione VIA ...ha effettuato una visita presso l'impianto ENEL di Brindisi dove sono in opera due diversi sistemi di movimentazione del carbone" e rimarca la necessità di migliorare il progetto per quanto riguarda l'adozione delle migliori tecnologie per la movimentazione del carbone e del materiale pulverulento;

Vasco Giovanni Palombini (Prot. 6551/VIA/A.0.13.B del 16 giugno 2002) allega un documento dello Studio Associato Guerra-Grossi che evidenzia che i dati di emissione dichiarati dalla centrale si riferiscono ad un carbone "avente caratteristiche di composizione medie" a fronte di una notevole variabilità della composizione dei carboni disponibili sul mercato; lo stesso documento critica il fatto che non si sia data importanza, nello SIA, alla valutazione dell'impatto delle banchine carbone e polveri.

Osservazioni del pubblico relativamente alla componente Salute Pubblica

Costantino Giacinto, Bruno Ianis, Mario Dei Giudici, Marco Renzi (prot. 5433/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002) sostengono che i dati presentati da ENEL non sono rilevanti in quanto riferiti ad un periodo (1993-1995) in cui i tempi di latenza delle malattie tumorali non si sono ancora manifestati, e non sarebbero indicatori validi di malattie (come l'asma bronchiale infantile) che non hanno significativa influenza sulle statistiche di mortalità. Richiamano sugli aspetti nocivi per la salute relativi alle polveri fini (PM10 e PM2.5) ed il rischio associato alla presenza di radionuclidi nelle ceneri di carbone. In relazione a quest'ultimo punto allegano un documento reperito in internet

secondo il quale l'esposizione a radiazioni ionizzanti di chi abita in prossimità di una centrale a carbone, sebbene bassa, sarebbe superiore a quella di chi abita in prossimità di una centrale nucleare. A loro giudizio inoltre *"non sono state sufficientemente identificate e classificate le cause significative di rischio per la salute umana e dei rischi eco-tossicologici delle aree di possibile ricaduta delle emissioni"*

L'Associazione Ambiente e Lavoro per il Progresso: (prot. 5318/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002 e successive integrazioni dell'11 dicembre 2002, Prot. VIA 13761/VIA/ A.0.13.B) riporta alcuni dati di fonte RenCam, dai quali risulterebbe un tasso di mortalità standardizzato per tumore di trachea, bronchi e polmoni pari a 126 per gli uomini e 123 per le donne; si allegano i documenti di analisi delle due commissioni tecniche incaricate dal Comune (Commissione "Wegner" e Commissione "Fara, Giovanozzi-Sermanni, Naso") dalle quali si evince che *"uno degli aspetti che appaiono ancora carenti ... è quello degli effetti che l'impatto della centrale di Torrevaldaliga Nord e delle altre del polo energetico dell'Alto Lazio hanno generato in passato e genereranno in futuro sul territorio, sulla popolazione e sull'ecosistema"* e anche che *"un ulteriore aspetto che merita osservazione è la verifica dell'eventuale rilascio sul terreno di arsenico, cromo e nichel ... possibilità che quantità significative raggiungano falde acquifere; possibilità di assorbimento da parte di piante e prodotti agricoli destinati all'alimentazione umana"*

La Commissione di Esperti dei comitati No al Carbone (28/01/03) esprime preoccupazione relativa all'impatto sulla salute derivante dall'emissione in atmosfera di microinquinanti tossici e di polveri ultrafini; richiama il fatto che *"L'ARPA ha rilevato in questa zona un eccesso di mortalità per tumori della trachea, dei polmoni e del sistema linfatico ed ematopoietico (leucemie e linfomi)"* e che *"a Civitavecchia è stata dimostrata una maggior frequenza di asma bronchiale infantile"*

Manlio Luciani (Prot. 4962/VIA/ A.0.13.B del 9 maggio 2002) allega gli atti del convegno "Salva i polmoni di tuo figlio", in cui si manifestano preoccupazioni sugli effetti sanitari delle emissioni di inquinanti in atmosfera e dei radionuclidi presenti nel carbone.

La Coop. Pantano fra Prod. Agr. S.C. a r.l. (Prot. 5607/VIA/ A.0.13.B del 24 maggio 2002) fa proprie le considerazioni relative alla componente salute della Commissione "Fara, Giovanozzi-Sermanni, Naso"; dichiara che l'ARPA Lazio ha rilevato in questa zona un eccesso di mortalità per tumori della trachea, dei polmoni, e del sistema linfatico ed ematopoietico (leucemie e linfomi).

Il CODACONS (Prot. 8647/VIA/A.0.13.B del 7 agosto 2002) ricorda che *"l'inquinamento dell'aria ha effetti micidiali sulla nostra salute specie laddove le fonti sono situate vicinissime alle abitazioni e a luoghi di permanenza per la popolazione ed il carbone bruciato utilizzati per produrre energia, come in questo caso, è una sostanza che provoca tumori polmonari ..."*

Il Comune di Ladispoli (Prot. 11400/VIA/A.0.13.B del 23 ottobre 2002) richiama il fatto che *"negli anni ottanta e novanta, due indagini effettuate dall'Osservatorio Epidemiologico Regionale hanno evidenziato, per Civitavecchia, un'alta incidenza di malattie respiratorie e di allergie specialmente nei soggetti più deboli come i bambini"* e che *"c'è forte allarme negli ambienti sanitari locali più a contatto con quelle patologie (leucemie, processi tumorali) che potrebbero avere correlazione con l'inquinamento, tanto che ben 130 medici hanno sottoscritto un appello contro la riconversione della centrale di Civitavecchia a carbone"*

Il Comune di Tarquinia (Prot. 12080/VIA/ A.0.13.B del 8/11/2002) esprime preoccupazione relativamente agli effetti sulla salute dei radionuclidi presenti nelle ceneri di carbone.

Nella sua interrogazione parlamentare l'Onorevole Crucianelli (Prot. 8483/VIA/A.0.13.B del 2 agosto 2002) richiama il fatto che *"alcuni comuni del comprensorio interessato, il consiglio provinciale di Viterbo all'unanimità e le associazioni ambientaliste, degli agricoltori e degli operatori turistici hanno presentato osservazioni volte ad evidenziare gli aspetti negativi che la scelta comporta in termini igienico-sanitari e di compromissione dello sviluppo del territorio"*; cita inoltre le considerazioni della commissione tecnico-scientifica, nominata dal Comune di Civitavecchia e composta dal prof. G.M. Fara, dal prof. G. Giovanozzi Sermanni e dal prof V.

Rispetto alla combustione di olio combustibile, la combustione del carbone comporterà maggiori emissioni di ossidi di zolfo, anidride carbonica, e polveri di metalli pesanti.

- La realizzazione della centrale comporterebbe un incremento delle emissioni di ossidi di azoto.

L'Associazione Ambiente e Lavoro per il Progresso: (prot. 5318/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002 e successive integrazioni dell'11 dicembre 2002, Prot. VIA 13761/VIA/ A.0.13.B) presenta osservazioni che si pongono nell'ottica della ricerca della sostenibilità dell'impianto a carbone piuttosto che in quella dell'opposizione alla sua realizzazione. In sostanza esse riguardano:

- la richiesta di riduzione delle emissioni di macroinquinanti ai seguenti valori:
 - SO₂ 3076 t/a (-35% rispetto a quanto garantito da ENEL)
 - NO_x 4756 t/a (- 33% rispetto a quanto garantito da ENEL)
 - Polveri 568 t/a (-40% rispetto a quanto garantito da ENEL)
- l'inserimento nel decreto VIA di "*parametri minimi relativi alla manutenzione dell'impianto e della gestione dei sistemi di abbattimento degli inquinanti, in particolare la sezionalizzazione dei filtri a manica in celle escludibili con impianti in funzione ed inoltre le garanzie in concentrazione devono essere date con almeno una delle celle fuori servizio*"

Comune di Tarquinia (Prot 5339/VIA/A.0.13.B del 20 maggio 2002) dichiarano che le emissioni di inquinanti atmosferici della centrale sono troppo elevate e non costituiscono affatto un miglioramento rispetto alla situazione preesistente. Non si tiene conto delle emissioni di polveri dovute alla movimentazione del carbone.

Manlio Luciani (Prot. 4962/VIA/ A.0.13.B del 9 maggio 2002) rileva che la centrale nella sua nuova configurazione a carbone comporterà un significativo aumento delle emissioni di CO₂

Osservazioni del pubblico relative all'impatto sulla componente rumore

Il Comune di Tarquinia (Prot 5339/VIA/A.0.13.B del 20 maggio 2002) contesta le analisi effettuate da ENEL in relazione all'impatto acustico, in particolare per la fase di cantiere, per la quale non esisterebbero termini di riferimento, e per l'impatto dovuto al traffico navale, che non viene considerato. Osserva che "*l'incremento della rumorosità inciderà negativamente anche sulle residue possibilità di uso ricreativo dell'ultimo tratto di costa civitavecchiese di qualità, molto amato dai cittadini*"

Vasco Giovanni Palombini (Prot. 6551/VIA/A.0.13.B del 16 giugno 2002) allega un documento dello Studio Associato Guerra-Grossi nel quale si dichiara che la valutazione di impatto acustico non risulta firmata da un tecnico competente ai sensi della legge quadro sull'inquinamento acustico, L. 447/95.

Osservazioni del pubblico relative all'impatto sul paesaggio ed all'inserimento territoriale

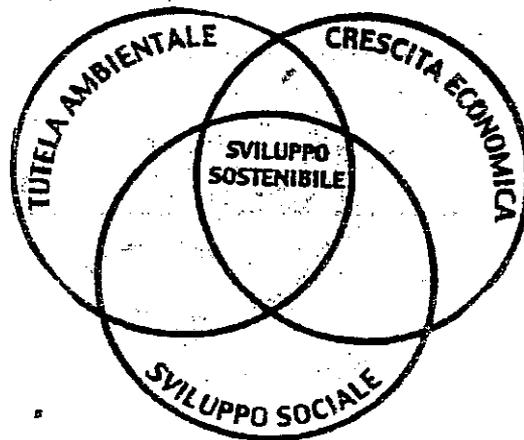
Costantino Giacinto, Bruno Ianis, Mario Dei Giudici, Marco Renzi (prot. 5433/VIA/A.0.13.B del 21 maggio 2002) denunciano il problema dell'aumento della visibilità degli impianti.

Il Comune di Tarquinia (Prot 5339/VIA/A.0.13.B del 20 maggio 2002) contesta fortemente l'inserimento del nuovo impianto, ed in particolare rileva che esso contrasta con il D.M. 22 maggio 1985 che attribuisce alla località "La Frasca", nonché alle testimonianze sottomarine presenti nel tratto di mare antistante la centrale, il riconoscimento di area di notevole interesse pubblico ai sensi della legge n° 1497 del 29 giugno 1939 sulla protezione delle bellezze naturali. Secondo il comune di Tarquinia "*si propongono opere che costituiranno una immensa barriera visiva da ogni punto cardinale si voglia guardare, certamente più deteriore della centrale nel suo attuale assetto*". Viene evidenziato il fatto che la centrale nella sua nuova conformazione "*occuperà un tratto di*

ALLEGATO n. 3

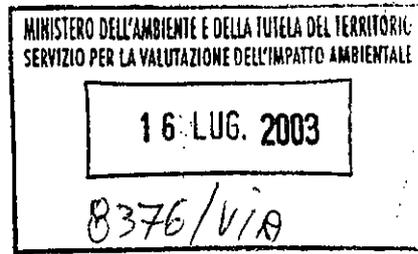
OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





Ai Ministero dell' Ambiente
Commissione VIA

Al Ministero delle Attività Produttive
c.a. dott. Minghetti

Oggetto: Conversione a carbone della centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord

Facendo seguito alla precedente nota già inoltrate alla V/S attenzione con riferimento allo specifico tema dello scarico del carbone prot. 6639 VIA del 10/6/2003, i sottoscritti intendono sottoporre alla Commissione alcuni approfondimenti scaturiti da recenti acquisizioni di informazioni e notizie sul progetto in corso di valutazione.

A) SCARICO DEL CARBONE

La tecnologia per lo scarico del carbone è a nostro parere un elemento fondamentale per la qualità di tutta l'autorizzazione ambientale integrata soprattutto in considerazione della grande quantità di carbone che sarà movimentata per tutto l'esercizio della centrale.

Abbiamo già esempi di impianti esistenti dove avviene movimentazione del carbone come Fiumesanto (Endesa) e Brindisi Nord (Edipower) che hanno determinato problemi tra la popolazione ed i lavoratori esposti (Allegato 1 - documentazione).

Queste esperienze devono servire come punto di partenza per la minimizzazione dei rischi e dell'inquinamento.

Il D.Leg. 372/99 "Attuazione della direttiva 96/61/CE relativa alla prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento" introduce il concetto di migliori tecniche disponibili. Si comprende come l'aggettivo "migliore" sia qualitativo e che non è possibile indicare una tecnologia piuttosto di un'altra, ma dovete anche Voi comprendere le esigenze di un territorio e di una popolazione che ha il timore di dover ospitare una grande centrale a carbone e il suo legittimo diritto di vedere utilizzare le tecnologie più sicure.

In allegato (2) rimetto anche uno degli articoli che appaiono spesso sulle nostre cronache locali (11 luglio u.s.) dal quale si rileva la grande sensibilità verso i problemi delle emissioni e delle polveri in particolare

Proprio le polveri sono l'elemento più gravoso nella movimentazione del carbone. Sistemi che in qualche modo provocano la caduta dall'alto del materiale sono sistemi che necessariamente producono polverosità e dispersione nell'ambiente. E' vero che esistono alcune attenuanti legate alle modalità di intervento: bagnare il materiale, non lavorare in presenza di

vento ecc.... ma è da valutare da parte vostra come la ripetitività elevata di questa operazione nel tempo porta necessariamente ad un calo di attenzione da parte degli operatori addetti.

Per questo riteniamo che debbano essere utilizzate tecnologie che non presentino caduta all'aperto del materiale durante lo scarico, da una benna ad un imbuto od altra soluzione simile ma vogliamo che i sistemi indicati nell'autorizzazione non producano in nessun caso dispersione e tra filamento di polveri. Alleghiamo appositamente documentazione estratta da vari produttori per dimostrare l'esistenza di altre tecnologie oltre a quelle già esistenti in Italia, che ne dimostrano la fattibilità tecnica, la compatibilità economica dell'investimento e soprattutto la qualità tecnica e l'affidabilità degli impianti, visto che vengono utilizzati in numerose centrali straniere. (Allegato 2: CD....)

Un'ultima riflessione a sostegno della nostra richiesta è che gli altri impianti già esistenti dal carbone sono tutti impianti vecchi, sui quali si è sempre intervenuto in qualche modo o adeguamento. Questo è il primo grande impianto che viene predisposto interamente in carbone, per questo, a maggior ragione, deve contenere valide tecnologie. Perché è un impianto che viene costruito oggi e che rimarrà in funzione per molti anni e quindi deve garantire la continuità e la validità delle tecnologie scelte per molti anni, cosa non garantita dall'utilizzare oggi tecnologie già vetuste.

Peraltra mentre il sistema di trasporto e di stoccaggio permettono elevate prestazioni ambientali, non si comprende l'accostamento con sistemi che ne garantiscano la continuità prestazionali.

B) SISTEMA DI FILTRAGGIO

Come è noto è stato sottoscritto un accordo disciplinante i reciproci rapporti tra l'Amministrazione Comunale ed ENEL. All'interno di questo accordo l'ENEL si è impegnata in particolare a rispettare per le polveri i valori di emissione di 20 mg/Nc in concentrazione e 585 tonnellate annue come emissione massica.

C'è un aspetto che però vogliamo sottoporre alla vostra Commissione: mentre l'ENEL si è impegnata con il Comune ad emettere polveri con concentrazione di 20 mg/Nmc ha però ufficialmente chiesto in uscita dall'impianto di filtrazioni fumi (si allega estratto del bando) una concentrazione di 10 mg/Nmc, da questi 10 salirà a 15 dopo il trattamento di desolfurazione che provocherà un aumento delle polveri per effetto del trascinarsi di sali e altri particolati. Questo significa che la tecnologia permette abbattimenti maggiori e che quindi dimostra che è possibile in questa sede dare prescrizioni a garanzia della salute e dell'ambiente che sono ampiamente attuabili.

Preme quindi sottolineare come il prebando pubblico dell'ENEL 2002/S, 227-181033 relativo anche ai sistemi di filtraggio non da indicazioni tecniche relative al PM 2,5 e quindi è fondamentale in questo momento dare le prescrizioni che consentano il raggiungimento della migliore qualità ambientale.

In particolare è noto che la parte più dannosa per la salute sono le polveri fini, il PM 2,5 elemento questo ampiamente presente in tutti gli studi sugli effetti sanitari, e quindi chiediamo che nella vostra pronuncia di compatibilità ambientale ci sia ampia considerazione dell'incidenza e della quantità massima di questa frazione delle polveri totali.

Risultati tecnici già raggiunti in altri impianti di abbattimento consentono l'abbattimento delle polveri PM2,5 fino al valore di concentrazione di 7 mg/NMc, questo risultato può essere ottenuto sia agendo sull'impianto stesso dei filtri a manica (numero e disposizione) o in

alternativa sulla tipologia dei tessuti filtranti dei filtri a manica. Tessuti speciali consentono alti abbattimenti e sono quelli già attualmente utilizzati ad esempio nei filtraggi delle emissioni dei termovalorizzatori dove è necessario catturare anche i metalli pesanti. Un esempio di tali materiali filtranti è rappresentato dalla pellicola microporosa realizzata in politetrafluoroetilene (PTFE).

Ci riserviamo di inviarvi, non appena disponibile, una documentazione relativa alle tipologie di tessuto esistente ed ai risultati di abbattimento che consentono di raggiungere, a dimostrazione della fattibilità della nostra richiesta, fattibilità sia tecnica che economica.

In attuazione di questa richiesta di minimizzazione del rischio per la popolazione esposta si chiede quindi di limitare, all'interno del valore di 20 mg/Nmc di polveri totali, a 7 mg/Nmc l'incidenza delle polveri sottili PM 2,5, fermo restando, vista la dimostrata capacità di scendere fino a 15 mg/Nmc, il potere della V/S commissione di imporre valori anche inferiori.

Si vuole infine rappresentare a tutti i membri della Commissione come il ruolo che esercita il piano VIA vada oltre la mera competenza di legge, in quanto diventa strumento di tutela super partes sugli aspetti ambientali nel quale i cittadini vedono riconosciute e tutelate le paure ed i timori.

Il non tener conto di aspetti fondamentali per il territorio come appunto l'utilizzo delle migliori tecnologie esistenti rischia di innescare resistenze e diffidenze, a discapito dei principi fondamentali della sostenibilità ambientale.

L'unico aspetto che potrebbe essere di intralcio all'utilizzo delle migliori tecnologie è solamente la valutazione dei costi che si impongono all'azienda.

Nel caso di Civitavecchia la valutazione dei costi può soltanto spostare l'equilibrio a favore della città, infatti l'Enel non ha presentato un piano economico finanziario, non è vincolata da termini temporali come ad esempio a Porto Tolle dove ha una scadenza improrogabile fissata nel 2030 e questo elemento consente senz'altro all'Enel una gestione elastica dei propri costi che non possono quindi essere rigidamente caricati sulla qualità della città.

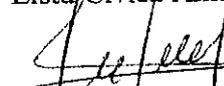
Certi che la commissione esaminerà con attenzione le considerazioni sopra fatte, si inviano distinti saluti e si rimane a disposizione per ogni eventuale contatto o approfondimento che riterrà opportuno e ci si rende disponibile anche a relazionare direttamente su questi aspetti.

Civitavecchia, 16 luglio 2003



Vittorio Petrelli

Responsabile Energia e Ambiente
Lista/Civica Ambiente e Lavoro



Sergio Serpente

Consigliere Comunale
Lista Civica Ambiente e Lavoro



Mauro Cosimi

Consigliere Comunale Indipendente

10 luglio 2003

10 LUG 2003

LA GAZZETTA DEL MEZZOGIORNO

AMBIENTE 5/ Al porto di Brindisi «piove» polvere di carbone

BRINDISI - Il decreto del governo per l'incremento di produzione delle centrali comporta miglioramenti all'approvvigionamento energetico ma aumentano anche gli «effetti» sull'ambiente che le centrali determinano. La situazione riguarda da vicino l'impianto di Brindisi; l'assessore regionale pugliese all'ambiente **Michele Saccomanno** è intervenuto per rimarcare che «la situazione di disagio provocata dall'incremento delle polveri di carbone nell'aria in prossimità dei moli di imbarco di Brindisi merita certamente ulteriori approfondimenti».

«Come ho avuto modo di dichiarare in sede di conferenza dei servizi - ha aggiunto - in occasione delle prescrizioni da applicare in seguito al decreto che autorizza l'aumento di produzione delle centrali termoelettriche, i controlli devono essere assidui al fine di consentire all'Arpa di acquisire un flusso di informazioni



L'assessore Michele Saccomanno

tale da valutare l'importanza della situazione e la sua evoluzione. Ciò nella convinzione (posta come prescrizione da rispettare) che qualora le polveri risultassero oltre il limite si debba provvedere ad individuare soluzioni migliorative».

Ha proseguito l'assessore:

«in considerazione di tutto questo e della certezza che l'Arpa sta effettuando le misurazioni necessarie, ho chiesto a tale struttura di fornirmi i dati del monitoraggio compiuto sino ad oggi e di avere cognizione e data dell'entità di tale fenomeno».

Saccomanno ha aggiunto di aver «appreso inoltre dalla stampa che il comandante della Capitaneria di porto di Brindisi vorrebbe adottare, come da lui dichiarato, provvedimenti relativi alla questione». Saccomanno ha esortato il comandante a fare la sua parte, «Sarebbe opportuno che il comandante della Capitaneria ritenesse di dover intraprendere sul problema iniziative doverose, ad esempio imponendo disposizioni che derivano dall'esercizio del suo ruolo, lo faccia subito senza indugi. E' preferibile che ciò avvenga ora e non a stagione estiva ultimata».

10 luglio 2003

L'assessore regionale invita la Capitaneria a «prendere provvedimenti»

«No allo sbarco di carbone vicino ai traghetti»

BRINDISI — «Se il comandante della Capitaneria di porto di Brindisi può prendere provvedimenti affinché si eviti lo sbarco del carbone vicino alle navi passeggeri, lo faccia senza ulteriori indugi». L'invito viene dall'assessore regionale all'ambiente, Michele Saccomanno, che si dice preoccupato per l'eccessiva presenza di polveri di carbone nell'aria in prossimità dei moli di imbarco.

Qualche giorno fa, il comandante del porto, capitano di vascello Federico Crescenzi, ha pubblicamente invitato l'Autorità portuale ad intervenire per porre fine ad un problema più volte denunciato sia dagli operatori che dagli ambientalisti. Le navi che trasportano il carbone destinato alla centrale termoelettrica di Costa Morena non possono più usufruire del molo Enel in seguito alla vendi-

ta dell'impianto alla società Edipower. Il porto di Brindisi è ormai al collasso per la carenza di ormeggi e l'unica soluzione praticabile è quella di concedere le banchine della zona di Costa Morena, proprio accanto ai punti di attracco dei traghetti che coprono le rotte Brindisi-Grecia e Brindisi-Turchia. I camion carichi di carbone, la cui polvere sottilissima si diffonde nell'aria con estrema facilità, non potendo attraversare la zona recintata concessa in uso alla società Brindisi Terminal Italia, devono poi percorrere il molo dove sostano i passeggeri per raggiungere la centrale Edipower. I disagi sono avvertiti anche dagli agenti marittimi, che in quel piazzale hanno i loro box, e dagli addetti della «Brindisi turismo», che forniscono assistenza sul molo ai passeggeri in partenza.

La decisione di concedere quel molo alle ca... fu assunta durante l... carenza dei servizi con... dall'Autorità portuale, che... ve rilasci... il nullaosta per questo... attività. Adesso, ... Saccomanno... ulteriori approfondimenti... chiesto all'Agenzia... per la protezione ambiente - dice l'assessore - di fornirmi i dati del monitoraggio compiuto sino ad oggi al fine di avere cognizione esatta dell'entità di tale fenomeno. Nel frattempo, se il comandante della Capitaneria ritiene di dover intraprendere iniziative doverose su questo problema imponendo, ad esempio, disposizioni che derivano dall'esercizio del suo ruolo, lo faccia subito senza indugi».

F. M.

GARA IAA21184

Oggetto: CENTRALE DI TORREVALDALIGA NORD
IMPIANTO FILTRAZIONE FUMI

OGGETTO DELLA FORNITURA

La commessa riguarda la fornitura in opera di n° 4 filtri a maniche per la depolverizzazione dei fumi in uscita dei generatori di vapore della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord dopo la sua trasformazione a carbone.

Ciascun filtro avrà le seguenti caratteristiche principali:

- Portata fumi al carico nominale continuo: 2.200.000 Nm³/h;
- Concentrazione polveri in ingresso: 15 g/Nm³ (fumi secchi, 6% O₂)
- Concentrazione polveri in uscita: ≤ 10 mg/Nm³ (fumi secchi, 6% O₂)
- Rendimento di filtrazione: ≥ 99,93%
- Temperatura fumi al carico nominale cont.: 130 °C (nominale)
110-150°C (range)
- Perdita di carico ingresso/uscita: 18 mbar

Il valore indicato per la perdita di carico è riferito al funzionamento dopo 1000 ore a valle del TU con tutti i compartimenti del filtro in servizio, e comprende le cappe di ingresso/uscita.

I filtri dovranno essere equipaggiati con sistema di pulizia (preferibilmente on-line) e dovranno essere suddivisi in compartimenti totalmente separati, intercettabili singolarmente in modo da poter effettuare interventi di manutenzione mantenendo i filtri in esercizio.

I filtri si intendono completi dei collegamenti ai condotti gas uscita caldaia ed ai condotti di scarico al camino, e dovranno essere dotati di penthouse avente funzione di protezione antimeteorica, e di gru a ponte scorrevole per il sollevamento e la manutenzione dei portelloni di chiusura delle camere superiori dei compartimenti.

La fornitura include inoltre tutti i sistemi ausiliari, i sistemi di supervisione, controllo e comando e la necessaria strumentazione di processo.

Le opere civili sono escluse dalla fornitura.

GARA IAA21184

Oggetto: CENTRALE DI TORREVALDALIGA NORD
IMPIANTO FILTRAZIONE FUMI

OGGETTO DELLA FORNITURA

La commessa riguarda la fornitura in opera di n° 4 filtri a maniche per la depolverizzazione dei fumi in uscita dei generatori di vapore della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord dopo la sua trasformazione a carbone.

Ciascun filtro avrà le seguenti caratteristiche principali:

- Portata fumi al carico nominale continuo: 2.200.000 Nm³/h;
- Concentrazione polveri in ingresso: 15 g/Nm³ (fumi secchi, 6% O₂)
- Concentrazione polveri in uscita: ≤ 10 mg/Nm³ (fumi secchi, 6% O₂)
- Rendimento di filtrazione: ≥ 99,93%
- Temperatura fumi al carico nominale cont.: 130 °C (nominale)
110-150°C (range)
- Perdita di carico ingresso/uscita: 18 mbar

Il valore indicato per la perdita di carico è riferito al funzionamento dopo 1000 ore a valle del TU con tutti i compartimenti del filtro in servizio, e comprende le cappe di ingresso/uscita.

I filtri dovranno essere equipaggiati con sistema di pulizia (preferibilmente on-line) e dovranno essere suddivisi in compartimenti totalmente separati, intercettabili singolarmente in modo da poter effettuare interventi di manutenzione mantenendo i filtri in esercizio.

I filtri si intendono completi dei collegamenti ai condotti gas uscita caldaia ed ai condotti di scarico al camino, e dovranno essere dotati di penthouse avente funzione di protezione antimeteorica, e di gru a ponte scorrevole per il sollevamento e la manutenzione dei portelloni di chiusura delle camere superiori dei compartimenti.

La fornitura include inoltre tutti i sistemi ausiliari, i sistemi di supervisione, controllo e comando e la necessaria strumentazione di processo.

Le opere civili sono escluse dalla fornitura.

CIVITA'VECCHIA

IL TEMPO

I CONSIGLIERI COMUNALI SERPENTE E COSIMI CHIEDONO CHE VENGA RISPETTATO

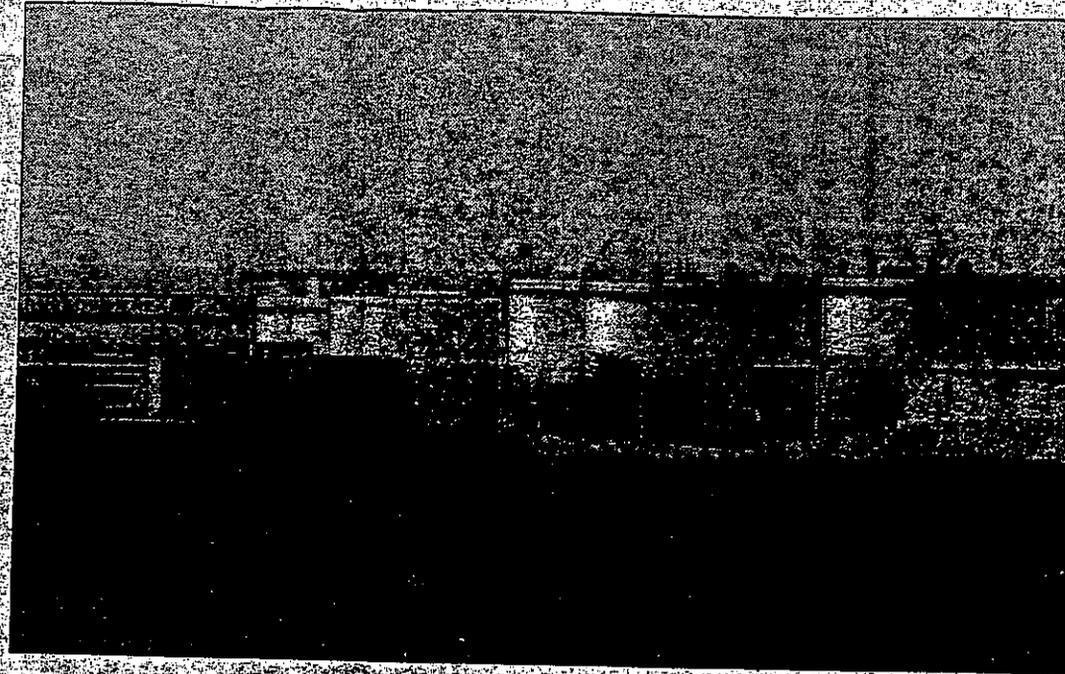
Tornano a far discutere i depositi costieri dell'Italpetroli che in virtù di una delibera votata all'unanimità avrebbero dovuto essere dismessi e che invece ancora oggi si trovano al loro posto

(Foto Globbi)

di KATIA TROMBETTA

«I DEPOSITI costieri di proprietà di Franco Sensi vanno smantellati e i siti vanno bonificati, per svariate ragioni»

A rilanciare l'annosa questione sono i consiglieri comunali Sergio Serpente di Ambiente e Lavoro e l'indipendente Mauro Cosimi, insieme al responsabile della lista civica Vittorio Petrelli. La prima buona ragione, comunque, vale la pena ricordarlo, è scritta nero su bianco in una delibera del consiglio comunale che risale ad alcuni anni fa: il documento, infatti, obbligava Sensi a dismette-



re i suoi depositi. Neanche a dirlo il provvedimento, per il quale tanto si erano battuti ambientalisti ed ecologisti, non è mai stato attuato. Niente, come se il consiglio comunale non avesse mai deliberato.

Oggi a questo si aggiun-

gono altre due buone ragioni, secondo Cosimi e Petrelli che, nel corso di una conferenza stampa svolta questa mattina proprio presso i depositi costieri, hanno rilanciato una proposta per altro già avanzata per quanto non accolta in

sede di definizione del cordo di programma. Comune e Enel, relativamente al progetto di conversione a carbone centrale di Torre Vald Nord. Le diverse so- proprietarie dei depo- hanno spiegato Petre-

INQUINAMENTO

Concentrazione delle polveri in città

Il consigliere di circoscrizione Mirco Renzi chiede che venga rispettato il limite di concentrazione delle polveri in città

Per la quarta settimana consecutiva il consigliere di circoscrizione Mirco Renzi ha preavvertito dai cittadini in merito alla concentrazione delle polveri in città di Civitavecchia.

«L'inquinamento ambientale in città è un problema che riguarda tutti i cittadini e che deve essere risolto. Il progetto Enel di

Torre Vald Nord, se approvato, significherebbe un aumento delle polveri che vengono iniettate nell'atmosfera della regione Lazio, relativamente alla qualità dell'aria in città. Nel 1997, il consiglio comunale, il 30 giugno 1997, ha approvato una delibera che prevede la chiusura dei depositi petroliferi e la bonifica dei siti. Questa delibera non è mai stata

attuata. Oggi, con il progetto di conversione a carbone centrale di Torre Vald Nord, si rischia di aumentare ulteriormente la concentrazione delle polveri in città. Il consiglio comunale deve intervenire per far rispettare il limite di concentrazione delle polveri in città. Il progetto Enel di conversione a carbone centrale di Torre Vald Nord è un progetto che riguarda tutti i cittadini e che deve essere risolto. Il consiglio comunale deve intervenire per far rispettare il limite di concentrazione delle polveri in città. Il progetto Enel di conversione a carbone centrale di Torre Vald Nord è un progetto che riguarda tutti i cittadini e che deve essere risolto. Il consiglio comunale deve intervenire per far rispettare il limite di concentrazione delle polveri in città.

GARA IAA21184

Oggetto: CENTRALE DI TORREVALDALIGA NORD
IMPIANTO FILTRAZIONE FUMI

OGGETTO DELLA FORNITURA

La commessa riguarda la fornitura in opera di n° 4 filtri a maniche per la depolverizzazione dei fumi in uscita dei generatori di vapore della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord dopo la sua trasformazione a carbone.

Ciascun filtro avrà le seguenti caratteristiche principali:

- Portata fumi al carico nominale continuo: 2.200.000 Nm³/h;
- Concentrazione polveri in ingresso: 15 g/Nm³ (fumi secchi, 6% O₂)
- Concentrazione polveri in uscita: ≤ 10 mg/Nm³ (fumi secchi, 6% O₂)
- Rendimento di filtrazione: ≥ 99.93%
- Temperatura fumi al carico nominale cont.: 130 °C (nominale)
110-150°C (range)
- Perdita di carico ingresso/uscita: 18 mbar

Il valore indicato per la perdita di carico è riferito al funzionamento dopo 1000 ore a valle del TU con tutti i compartimenti del filtro in servizio, e comprende le cappe di ingresso/uscita.

I filtri dovranno essere equipaggiati con sistema di pulizia (preferibilmente on-line) e dovranno essere suddivisi in compartimenti totalmente separati, intercettabili singolarmente in modo da poter effettuare interventi di manutenzione mantenendo i filtri in esercizio.

I filtri si intendono completi dei collegamenti ai condotti gas uscita caldaia ed ai condotti di scarico al camino, e dovranno essere dotati di penthouse avente funzione di protezione antimeteorica, e di gru a ponte scorrevole per il sollevamento e la manutenzione dei portelloni di chiusura delle camere superiori dei compartimenti.

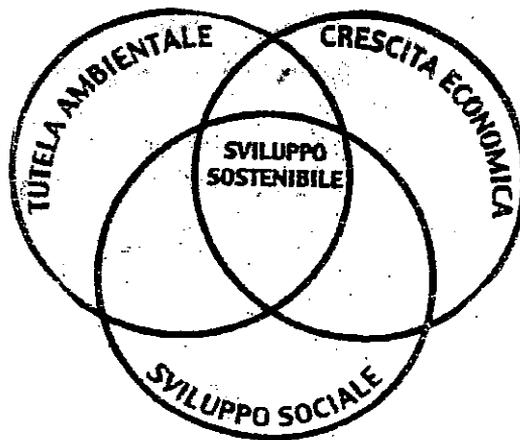
La fornitura include inoltre tutti i sistemi ausiliari, i sistemi di supervisione, controllo e comando e la necessaria strumentazione di processo.

Le opere civili sono escluse dalla fornitura.

ALLEGATO n. 4

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

DIVISIONE GENERAZIONE ED ENERGY MANAGEMENT

00198 Roma, Viale Regina Margherita 125
T +39 0683054338 - F +39 0683054672

IL DIRETTORE

Roma, 26 Lug 2006

N. Rif. EP/P2006002622

Egr. Sig.
Vittorio PETRELLI
Lista Civica Ambiente e Lavoro
Via Buonarroti, 138

00053 CIVITAVECCHIA (RM)

Egregio Sig. Petrelli,

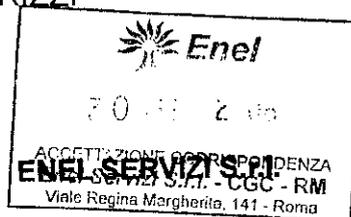
la informo che siamo in contatto con il Ministero competente che, preso atto della segnalazione, sta provvedendo alla modifica del valore riportato nel Decreto.

Distinti Saluti

Sandro Fontecedro

ELENCO INDIRIZZI

A: Ing. Sandro FONTECEDRO
Presidente
ENEL PRODUZIONE S.P.A.
Viale Regina Margherita, 125



ROMA

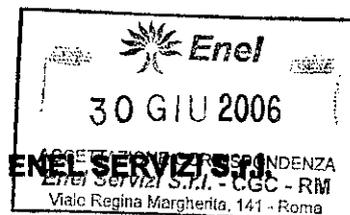
e, per conoscenza

A: Dr. Fulvio CONTI
Amministratore Delegato e Direttore Generale
ENEL HOLDING
V.LE REGINA MARGHERITA, 4A



ROMA

A: Dr. Pietro GNUDI
Presidente
ENEL HOLDING
V.LE REGINA MARGHERITA, 4A



ROMA

A: Dr. Antonio LICORDARI
Funzionario preposto alla Funzione Editoria
ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO S.p.A.
Piazza Giuseppe Verdi, 10

ROMA

A: MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III V.I.A.
Via Cristoforo Colombo 44

ROMA

A: MINISTERO DELLE ATTIVITA' PRODUTTIVE
Direzione Generale per l'energia e le risorse minerarie
Ufficio C2 - Mercato Elettrico

ROMA

A: COMUNE DI CIVITAVECCHIA
Assessorato Ambiente
Direzione Ambientale
Villa Albani

CIVITAVECCHIA

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.

Funzione Arte/Editoria

Prot. n.

Roma.....

Sig. VITTORIO PETRELLI
LISTA CIVICA AMBIENTE E LAVORO
Via Buonarroti n. 138

00053 CIVITAVECCHIA (RM)

Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato SpA

n° 0032630 del 15/06/2006

PARTENZA

e, p.c.

Sig. SANDRO FONTECEDRO
Presidente
ENEL PRODUZIONE SPA
Viale Regina Margherita, 125

00198 R O M A

OGGETTO: RICHIESTA DI RETTIFICA

Il relazione a quanto richiesto con lettera del 31 maggio 2006, desideriamo informarla che la pubblicazione effettuata dalla società Enel Produzione, nella G.U. parte II n. 12 del 16 gennaio 2004, riguardante l'autorizzazione per la conversione a carbone della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord sita nel comune di Civitavecchia, risulta conforme al testo consegnatoci in data 13 gennaio 2004.

Rimanendo a disposizione per qualsiasi ulteriore chiarimento, porgiamo distinti saluti.

Il Responsabile
(Dott. A. Licordari)



L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

Roma, 22 Mag 2006

M. RIF. EP/P2006001772

DIVISIONE GENERAZIONE ED ENERGY MANAGEMENT

00198 Roma, Viale Regina Margherita 125
T +39 0683054338 - F +39 0683054672

IL DIRETTORE

Egr. Sig.
Vittorio Petrelli
Lista Civica Ambiente e Lavoro
Via Buonarroti, 138
00053 Civitavecchia (Rm)

OGGETTO: Emissioni massicche annuali di SO₂ della centrale TVN riconvertita a carbone.

Egregio signor Petrelli,

mi riferisco alla Sua lettera del 18 u.s. relativa alla differenza dei valori di emissione massica annua di SO₂ dalla nuova centrale di Torrevaldaliga Nord.

Al di là di errori di trascrizione certamente a noi non dovuti, Le confermo che il numero corretto è 3150 tonnellate annue (tremilacentocinquanta), come riportato nel decreto, come indicato in tutta la documentazione prodotta da Enel nelle varie sedi istituzionali dove è stato illustrato il progetto, e come siamo dovunque e comunque disposti a confermare.

Distinti saluti.

Sandro Fontecedro

p.lla 77, foglio 9 p.lla 18, foglio 9 p.lla 1 e 327, foglio 10 p.lla 312, è stata sottoposta a servizi telefonica in favore di Telecom Italia S.p.a. Area Operativa Rete Basilicata.

p. Il prefetto
Il viceprefetto vicario: Laraià

C-462 (Gratuito).

PREFETTURA DI POTENZA

Il prefetto della provincia di Potenza, rende noto che con proprio decreto n. 2588/1° Sett. in data 22 agosto 2003, la proprietà dei signori Cerbino Antonio Domenico e Fiore Silvana in comune di Rotonda (PZ) f. 10 p.lla 309, è stata sottoposta a servizi telefonica in favore di Telecom Italia S.p.a. Area Operativa Rete Basilicata.

p. Il prefetto
Il viceprefetto vicario: Laraià

C-463 (Gratuito).

ALTRI ANNUNZI

VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE

ENEL PRODUZIONE

Avviso al pubblico

La Società Enel Produzione, con sede in Roma, viale Regina Margherita n. 125, codice fiscale n. 05617841001, pubblica, ai sensi dell'articolo 11 della legge 24 novembre 2000, n. 340, il decreto del Ministero delle Attività Produttive n. 55/02/2003 del 24 dicembre 2003 e l'estratto della pronuncia di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/158 del 6 novembre 2003 con i quali è stata autorizzata la conversione a carbone della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord sita nel comune di Civitavecchia (RM).

MINISTERO DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE
Direzione Generale per l'energia e le risorse minerarie
(Decreto n. 55/02/2003)

Il direttore generale,

Visto il decreto legislativo 16 marzo 1999, n. 79, concernente l'attuazione della direttiva n. 96/92/CE recante norme comuni per il mercato interno dell'energia elettrica ed in particolare gli articoli 1 e 8;

Visto il decreto legge 7 febbraio 2002, n. 7, convertito con modificazioni in legge 9 aprile 2002, n. 55, concernente misure urgenti per garantire la sicurezza del sistema elettrico nazionale;

Visto l'articolo 1 del citato decreto legge 7 febbraio 2002, n. 7, in base al quale la costruzione e l'esercizio degli impianti di energia elettrica di potenza superiore ai 300 MW termici, nonché le opere connesse e le infrastrutture indispensabili all'esercizio degli stessi, sono dichiarati opere di pubblica utilità e soggetti ad una autorizzazione unica, la quale comprende l'autorizzazione ambientale integrata, di cui alla direttiva n. 96/61/CE del Consiglio, del 24 settembre 1996, e sostituisce autorizzazioni, concessioni ed atti di assenso comunque denominati, previsti dalle norme vigenti, anche in materia ambientale;

Visti il decreto legge 18 febbraio 2003, n. 25, convertito con modificazioni in legge 17 aprile 2003, n. 83 e il decreto legge 29 agosto 2003, n. 239, convertito con modificazioni in legge 27 ottobre 2003, n. 290 con i quali è stata modificata ed integrata la citata legge 9 aprile 2002, n. 55;

Vista la legge 8 luglio 1986, n. 349, concernente l'istituzione del Ministero dell'Ambiente e norme in materia di danno ambientale ed in particolare l'articolo 6, commi da due a nove, della legge n. 349 citata, che prevede, per determinate categorie di opere, la pronuncia di compatibilità ambientale, da parte del Ministro dell'Ambiente, di concerto con il Ministro per i beni culturali e ambientali;

Visto il decreto del presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente le norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e per la formulazione della pronuncia di compatibilità ambientale;

Vista l'istanza del 22 aprile 2002 con la quale Enel Produzione S.p.a. ha richiesto l'autorizzazione alla conversione a carbone della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord - Civitavecchia della potenza elettrica di 2640 MW;

Vista la nota di questo Dicastero del 9 maggio 2002 con la quale è stata data notizia dell'avvio del procedimento e indetta la prescritta Conferenza di Servizi per il giorno 28 maggio 2002;

Visto il parere positivo espresso dall'Aeronautica Militare - 2° Reparto Operativo Infrastrutture con nota prot. n. R012/8S/340/MS/DEM del 3 giugno 2002;

Vista la delibera del 3 gennaio 2003 della comunità montana «Monti della Tolfa Allumiere» che esprime parere negativo al progetto di conversione a carbone dell'impianto di Torre Valdaliga Nord;

Visto il parere positivo espresso dal Ministero dell'Infrastrutture e dei trasporti con nota prot. n. 4173/B/02 del 18 giugno 2002;

Vista la lettera del 16 settembre 2002 con la quale Enel Produzione S.p.a. ha integrato la documentazione già presentata ai fini della valutazione dell'impatto ambientale;

Visto il resoconto della riunione del 7 luglio 2003 presso il Ministero delle attività produttive fra il Ministero delle attività produttive, il Ministero delle infrastrutture, l'Autorità portuale ed Enel Produzione S.p.a. nel corso della quale sono state concordate modalità procedurali per l'espressione delle valutazioni in materia di demanio marittimo nel procedimento in oggetto;

Visto il parere positivo espresso dall'Agenzia delle Dogane - Direzione generale per il Lazio e l'Umbria con nota prot. n. 72211 del 31 ottobre 2003;

Visto il parere positivo espresso dal Ministero dell'Interno - Direzione centrale per la prevenzione e la sicurezza tecnica area rischi industriali con nota prot. n. DCPST/A4/2939/RA/CE/30 del 20 ottobre 2003;

Vista la nota di questo Dicastero del 1° ottobre 2003, trasmessa per via fax, con la quale è stata indetta per il giorno 29 ottobre 2003 la riunione conclusiva della Conferenza di Servizi;

Tenuto conto dell'accordo disciplinante e reciproci rapporti tra l'Amministrazione comunale di Civitavecchia ed Enel S.p.a. del 19 giugno 2003, già deliberato dalla Giunta Municipale con atto n. 213 del 2 maggio 2003;

Visti i resoconti verbali delle Conferenze di servizi, tenutesi in data 28 maggio 2002, 16 giugno 2003 e 29 ottobre 2003, nelle quali sono state evidenziate le posizioni in merito alla iniziativa da parte delle Amministrazioni intervenute;

Visto, in particolare il resoconto verbale della Conferenza di servizi del 29 ottobre 2003 nel quale è stato espresso parere favorevole sulla valutazione d'impatto ambientale da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, con il concerto del Ministero per i beni e le attività culturali, sentita la Regione, nonché parere favorevole con prescrizioni ove formulate, da parte dei Ministri della Salute, dell'Interno, delle Comunicazioni e del comune di Civitavecchia, e il parere non favorevole della provincia di Roma;

Acquisita, nel corso della citata Conferenza di servizi, la delibera della Giunta regionale del Lazio, nella quale è espressa l'intesa della regione Lazio del 17 ottobre 2003;

Considerato che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha espresso, sul piano programmatico, parere favorevole alla centrale nella sua nuova configurazione, ritenendo che le iniziative intraprese a livello nazionale da Enel Produzione S.p.a. assumano un incontestabile valore strategico, non trovandosi, tuttavia, nelle condizioni di esprimere la propria valutazione sotto i profili tecnico e amministrativo di competenza, stante la necessità di integrazione documentale per il procedimento di concessione demaniale marittima;

Prescrizioni dell'Agenzia delle Dogane - Direzione generale per il Lazio e l'Umbria prot. n. 72211 del 31 ottobre 2003:

indicazione, negli elaborati del progetto definitivo, delle misure che Enel Produzione intende adottare per consentire l'accertamento delle materie prime destinate alla combustione e la misura dell'energia elettrica destinata alla distribuzione e agli usi di centrale. In conferenza di servizi del 29 ottobre 2003, l'Agenzia delle Dogane ha segnalato che la realizzazione delle opere previste rientra nel campo di applicazione dell'art. 19 del decreto legislativo n. 374/90.

Prescrizioni della Regione Lazio, delibera della Giunta regionale del 17 ottobre 2003:

recepimento delle condizioni di costruzione ed esercizio riportate nel parere reso dalla Regione nell'ambito del procedimento di via, con determinazione B1058 del 26 maggio 2003 della Direzione Regionale Ambiente e Protezione Civile del Dipartimento Territorio ed in particolare:

- 1) monitoraggio statistico sui piani sanitari della popolazione, successivo all'entrata in funzione della centrale, con cadenza ciclica annuale, per verificare eventuali variazioni nelle classi epidemiologiche delle malattie più frequenti e delle cause di mortalità nell'area;
- 2) installazione di un sistema di monitoraggio e registrazione delle emissioni di ammoniaca, secondo la migliore tecnologia disponibile;
- 3) riduzione del numero di gruppi di potenza da 4 a 3 ad ottimizzazione del funzionamento ed esercizio per garantire una emissione di ossidi di azoto e di zolfo non superiore rispettivamente a 3.450 e 3.750 tonnellate annue;
- 4) adozione delle previste tecnologie di abbattimento dei fumi con inserimento di sistemi di lavaggio;
- 5) istituzione di un osservatorio ambientale sull'impatto delle emissioni sulla popolazione e sul territorio. Tale osservatorio dovrà essere composto da rappresentanti della Regione Lazio, della Provincia di Roma, dei Comuni interessati; dalla ASL, dell'ARPA, del Ministero della salute, del Ministero dell'ambiente, altra ad altri eventuali enti nazionali di rilevanza scientifica ed enti di ricerca pubblici e privati;
- 6) studio in dettaglio della fattibilità tecnica di cessione del calore refluo alle industrie limitrofe;
- 7) presentazione di un piano dettagliato di dismissione dei vecchi impianti e di razionalizzazione degli elettrodotti insistenti sul territorio;
- 8) adozione di sistemi che impediscano la diffusione delle polveri di carbone nelle fasi di approvvigionamento, movimentazione e stoccaggio;

9) monitoraggio dell'ambiente marino antistante la centrale, per quanto riguarda l'inquinamento chimico-fisico derivante dall'esercizio della centrale o dalle attività ad esso connesse, e l'inquinamento termico connesso allo scarico a mare delle acque di processo.

Estratto della pronuncia di compatibilità ambientale
(n. DEC/VIA/2003/680 del 6 novembre 2003)

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali;
(Omissis).

Vista la nota del 9 aprile 2001, pervenuta in data 19 aprile 2001, con la quale l'Enel Produzione S.p.a. ha comunicato di aver dato avvio allo studio d'impatto ambientale relativo al progetto di conversione a carbone della Centrale termoelettrica esistente, costituita da quattro sezioni da 660 MWe ciascuna, per una potenza elettrica lorda di 2640 MW, ubicata in comune di Civitavecchia, (RM), località Torrevaldaliga Nord, ed ha richiesto l'attivazione della procedura di VIA secondo quanto previsto dall'Allegato IV al DPCM 27.12.1988;

Preso atto che l'Enel Produzione S.p.a., in data 22 aprile 2002, ha attivato l'istanza per la pronuncia di compatibilità ambientale e di autorizzazione ambientale integrata del progetto di Conversione a carbone della Centrale termoelettrica ubicata in comune di Civitavecchia (RM), località Torrevaldaliga Nord, ai sensi della legge 8 luglio 1986 n. 349, come previsto dall'articolo 1, comma 2 del D.L. 7 febbraio 2002, n. 7 convertito nella legge n. 55 del 9 aprile 2002, ed ha provveduto nella stessa data alla pubblicazione sui quotidiani «Il Corriere della Sera» e «Il Messaggero» dell'avviso al pubblico per l'eventuale consultazione e formulazione di osservazioni;

(Omissis).

Ritenuto, di dover provvedere ai sensi dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349 alla formulazione del giudizio finale di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

Esprime:

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto della Enel Produzione S.p.a. relativo alla conversione a carbone dell'esistente centrale termoelettrica alimentata ad olio combustibile ubicata in Comune di Civitavecchia, loc. Torrevaldaliga Nord (RM) a condizione dell'osservanza delle prescrizioni che seguono.

(Omissis).

Roma, 6 novembre 2003

Il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio
Il Ministro per i beni e le attività culturali

N.B.: le prescrizioni della pronuncia di compatibilità ambientale del 6 novembre 2003 sono sostanzialmente quelle riportate nell'allegato 2 del decreto del Ministero delle attività produttive del 24 dicembre 2003.

Enel Produzione
Il presidente: Sandro Fontecedro

S-310 (A pagamento).

I N D I C E

DEGLI ANNUNZI COMMERCIALI CONTENUTI IN QUESTO FASCICOLO

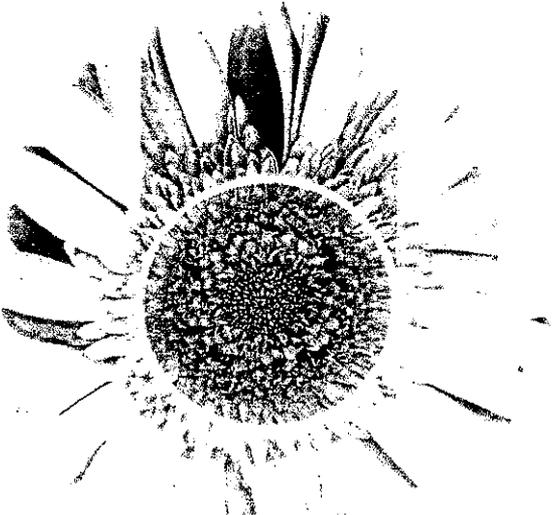
	PAG.
ABSOLUTE FUNDING - S.r.l.	5
ALCADO - S.p.a.	2
BANCA DI CREDITO COOPERATIVO DI INZAGO Società Cooperativa a responsabilità limitata	4
CARMA - S.p.a.	3
CASSA DI RISPARMIO DI VOLTERRA - S.p.a.	6
COMPUTER SHARING - S.p.a.	2
DOMINA GROUP - S.p.a.	3
EKAR - S.p.a.	4
FUJITSU SIEMENS COMPUTERS - S.p.a.	2
G.F.L. - Gruppo Finanziario Lombardo - S.p.a.	4
L.F. LATERSICILIANA - S.p.a.	1
LOCAT - S.p.a.	5
MEDFISH - S.p.a.	2
PRAXIS CALCOLO - S.p.a.	4
SCOOTER HOLDING1 - S.p.a.	2
SEAT - PAGINE GIALLE - S.p.a.	3
SPORTINVEST - S.p.a.	3



CITTÀ DI CIVITAVECCHIA

L'ACCORDO COMUNE ENEL

ambiente salute



sviluppo lavoro

Enel si impegna allo scopo di migliorare la qualità ambientale a rispettare i seguenti valori alle emissioni:

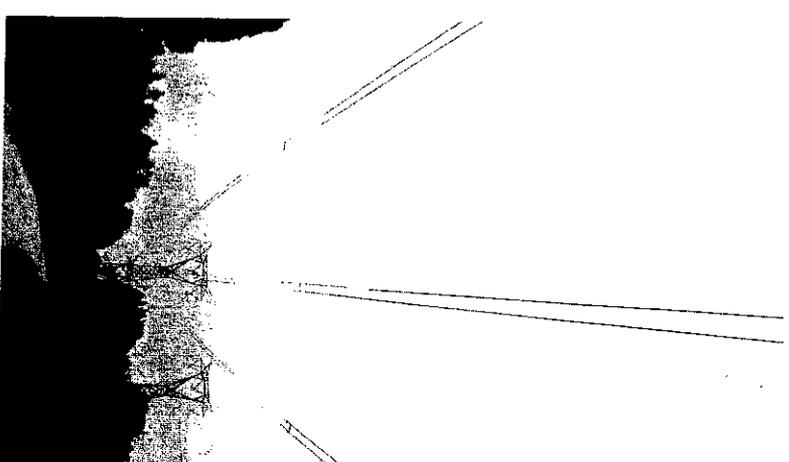
SO ₂	3150 tonnellate annue e 100 mg/Nm ³
NO _x	3450 tonnellate annue e 150 mg/Nm ³
Polveri	585 tonnellate annue e 20 mg/Nm ³

Osservatorio Ambientale

Entro il 30 settembre 2003 il Comune di Civitavecchia, d'intesa con la Regione Lazio, istituirà un Osservatorio Ambientale per la gestione e la misura dello stato ambientale del territorio interessato.

In particolare l'Osservatorio, con sede in Civitavecchia, avrà lo scopo di **promuovere e coordinare tutte le attività necessarie alla valutazione dello stato ambientale del comprensorio**, attraverso l'analisi dei livelli complessivi degli inquinanti dell'area provocato dalle diverse fonti (energia, trasporti ed altri insediamenti industriali) e lo studio delle ricadute sulle popolazioni. Esso si avvarrà del supporto tecnico-scientifico di organismi ed enti di ricerca pubblici e privati per la promozione di:

- **Campagne di monitoraggio** ambientale sul territorio con informazione ai cittadini;
- **Studio e ricerca** di tecnologie e tecniche per la riduzione degli inquinanti;
- **Raccolta di dati** scientifici di settore in ambito nazionale e internazionale.



Faranno parte dell'Osservatorio rappresentanti della Regione Lazio, della Provincia di Roma e dei Comuni interessati, della Asl Rm/F, dell'Arpa, dell'Autorità Portuale, del Ministero della Salute, del Ministero dell'Ambiente ed altri eventuali enti nazionali di rilevanza scientifica.

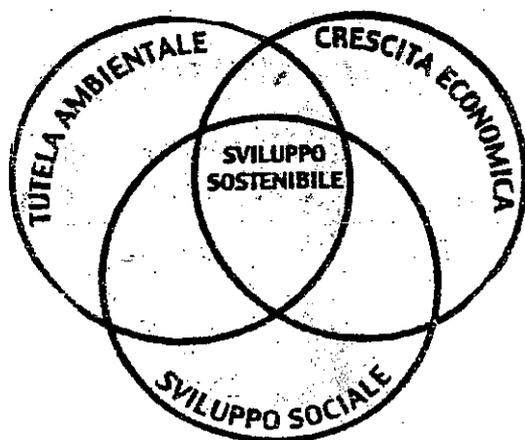
Enel, con specifica convenzione, individerà le forme di collaborazione e si impegna, sin d'ora, a contribuire alla gestione dell'Osservatorio attraverso



ALLEGATO n. 5

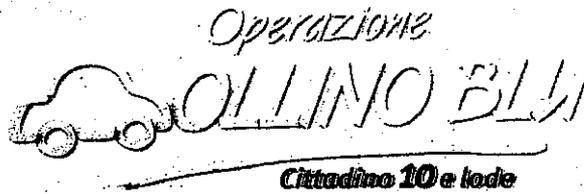
OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





17 GIU 2005

CARO/A CONCITTADINO/A, 5002 01901

il fenomeno dell'inquinamento atmosferico, specialmente nelle aree urbane, è da tempo sotto gli occhi di tutti. Roma, Milano, Bologna, Torino e molte altre città d'Italia si vedono costrette a ricorrere a misure d'emergenza nel tentativo di abbattere sotto la soglia minima consentita l'inquinamento prodotto dai riscaldamenti, dalle industrie e, soprattutto, dalle automobili. Civitavecchia non è certo un'isola felice. La nostra città, in questi ultimi anni, sia a livello portuale che urbanistico, ha avuto uno sviluppo notevole divenendo, per importanza, la seconda città del Lazio dopo Roma.

Maggior sviluppo significa aumento di visitatori ed operatori economici quindi maggior affluenza di mezzi automobilistici che incrementano le emissioni inquinanti. Da qui la necessità di prevenire piuttosto che curare e la decisione di istituire il "Bollino Blu". Una chiara volontà, da parte dell'Amministrazione comunale, di migliorare la qualità dell'aria e della salute dei nostri concittadini.

Con il "Bollino Blu" avremo due risultati certi, il primo è quello di diminuire gli agenti inquinanti presenti nell'aria come il PM10 ed il monossido di carbonio, il secondo sarà quello di avere in città un parco macchine con un ottimale messa a punto dei motori.

Una garanzia per la nostra salute, quindi, che non permette deroghe. A nessun autoveicolo, infatti, sarà permessa la circolazione all'interno dell'area urbana cittadina se sprovvisto dell'apposito bollino. Diventa anche tu un "cittadino 10 e lode".

ALESSIO DE SIO
Sindaco di Civitavecchia

Proteggi la Qualità dell'Aria anche quando sali in auto

I dati ci mettono in allarme, quindi è stato necessario varare questa iniziativa che permetterà di abbassare la percentuale di inquinamento atmosferico nei centri urbani, che è in buona parte dovuto alle emissioni dei veicoli a motore.

Con il Bollino Blu manifesti la precisa volontà di contribuire, in sinergia con il Comune di Civitavecchia al miglioramento della qualità dell'aria e della salute pubblica.

Ricordati che in definitiva il "posto" dove vivi, è il posto dove respiri.

L'inquinamento da Traffico veicolare comporta emissioni di Benzene, PM₁₀, B(a)P, Ossido di Azoto e Monossido di Carbonio e se le concentrazioni di questi inquinanti presenti nell'aria superano i valori fissati, il sindaco può limitare la circolazione

Benzene: superamento del valore limite fissato dal D.M. 60/2002 in 10 µg/m³ al 1 gennaio 2005, va disposta la limitazione della circolazione dei veicoli a motore ad accensione comandata;

Idrocarburi policiclici aromatici benzo(a)pirene: superamento del valore dell'obiettivo di qualità medio annuo pari a 1 µg/m³, va disposta la limitazione della circolazione dei veicoli a motore;

Particelle sospese PM 10: superamento del valore limite fissato dal D.M. 60/2002 quale media annua pari a 40µg/m³ e quale media giornaliera 50µg/m³ da non superare più di 35 volte nel corso dell'anno civile - a partire dal 1 gennaio 2005- va disposta la limitazione della circolazione degli autoveicoli ad accensione spontanea.

Provvedimenti per il contenimento dell'inquinamento atmosferico indotto dal traffico

In relazione agli aspetti dell'inquinamento atmosferico, sono stati fissati dalla vigente normativa (ultima il Decreto Ministero Ambiente del 25.11.94) valori di concentrazione per inquinanti di preponderante provenienza da traffico veicolare tra i quali:

Monossido di Carbonio - Il Biossido di Azoto - L'Ozono

Nel caso si verifichi il superamento giornaliero (nella percentuale delle stazioni di rilevamento prevista dal decreto - almeno il 50% delle stazioni per monossido di carbonio e biossido di azoto) di tali inquinanti, a tutela dell'ambiente, il Sindaco adotta provvedimenti di limitazione della circolazione.

Tali provvedimenti hanno natura temporanea (di norma si limitano ad una giornata e hanno lo scopo di far rientrare la situazione di inquinamento). Il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 25.11.94 ha inoltre individuato dei valori (denominati obiettivi di qualità) per gli inquinanti anch'essi provenienti in preponderanza da traffico:



Particelle sospese PM₁₀ – Benzene – Benzo(a)pirene

le cui concentrazioni vanno valutate sulla base di osservazioni condotte nell'arco di 365 giorni: in relazione a quest'ultimi inquinanti, ai fini della protezione dell'ambiente e della salute, il Ministero dell'Ambiente e della Sanità hanno individuato (Decr. Del 23.10.98) le azioni che Sindaci devono intraprendere in ordine alla valutazione della qualità dell'aria e al superamento degli obiettivi di qualità dell'aria stessa.

Tali azioni sono così sintetizzabili:

Le disposizioni del BOLLINO BLU

Ai sensi del DM 28 febbraio 1994 "Individuazione delle imprese abilitate ai controlli delle emissioni inquinanti" e della Direttiva del Ministro dei LL.PP. 7 luglio 1998 "Direttiva sul controllo dei gas di scarico dei veicoli ai sensi dell'art. 7 del nuovo codice della strada", i sindaci dei comuni inseriti nelle zone a rischio di episodi acuti di inquinamento individuate dalle Regioni ai sensi dell'art. 9 del decreto 20 maggio 1991 del Ministro dell'Ambiente possono vietare la circolazione, entro i centri abitati, agli autoveicoli che non sono in grado di attestare il contenimento delle emissioni inquinanti entro i limiti previsti dal decreto interministeriale emanato in data 5 febbraio 1996 da parte del Ministro dei Trasporti e della Navigazione di concerto con i Ministri dell'Ambiente e della Sanità in applicazione della direttiva comunitaria 92/55. L'inserimento dei centri abitati, per i quali si intende assumere il provvedimento, nelle zone a rischio, costituiscono le accertate e motivate esigenze richieste dall'art. 7, comma 1, lettera b), del Nuovo codice della strada per l'emanazione dei provvedimenti.

Altresì ai sensi del DM 21 Aprile 1999 n. 163 emanato dal Ministro dell'Ambiente di concerto con il Ministro della Sanità, relativo al "Regolamento recante norme per la individuazione dei criteri ambientali e sanitari in base ai quali i sindaci adottano le misure di limitazione della circolazione", come modificato da DM 2/4/2002 n. 60 recante "Recepimento della direttiva 1999/30/CE del Consiglio del 22/4/1999 concernente i valori limite di qualità dell'aria ambiente per il biossido di zolfo, il biossido di azoto, gli ossidi di azoto, le particelle ed il piombo e della direttiva 2000/69/CE relativa ai valori limite di qualità dell'aria ambiente per il benzene ed il monossido di carbonio", e la correlata circolare 30 giugno 1999 n. 2708/99/SIAR, i sindaci dei comuni individuati dalle Regioni nei piani di risanamento e tutela della qualità dell'aria, le misure di limitazione della circolazione di cui all'art. 7, comma 1, lettera a) e b) del Nuovo codice della Strada e che quale misura preventiva i comuni di cui al comma 2 possono vietare la circolazione nei centri abitati per tutti gli autoveicoli che non abbiano effettuato il controllo almeno annuale delle emissioni secondo le procedure previste nel citato Decreto Interministeriale 5/2/1996.

Per cui l'intero territorio del Comune di Civitavecchia risulta inserito quale zona particolarmente esposta al rischio di inquinamento atmosferico nell'ambiente del territorio regionale ai sensi del punto n. 4) del disposto della **Delibera della Giunta Regionale del Lazio n. 521 del 14 febbraio 1995** "Individuazione delle aree soggette a rischio di inquinamento atmosferico nella Regione Lazio e dell' autorità competente



all'adozione dei provvedimenti necessari ai sensi dell'art. 4 del D.M. 15 aprile 1994.

A conferma di quanto suddetto, alcune campagne di rilevamento di qualità dell'aria, ed in particolare le postazioni di monitoraggio d'inquinamento atmosferico gestito da ENEL relative alle emissioni di PM₁₀, hanno messo in evidenza la necessità di intervenire sul traffico urbano e quindi di provvedere ad adottare specifico provvedimento di limitazione della circolazione veicolare finalizzato al controllo dei gas di scarico degli autoveicoli circolanti nel territorio comunale al fine del contenimento dell'inquinamento atmosferico;

Pertanto con Rep. 50 del 22.02.2005 è stato siglato un protocollo di intesa fra il Comune di Civitavecchia e le Associazioni di Categoria per il rilascio dell'iniziativa "Bollino Blu".

L'iniziativa del controllo annuale dei gas di scarico degli autoveicoli, istituita, da ultimo, con deliberazione n. 523 del 21.09.2004 e ordinanza n. 175 del 04.03.2005 costituisce ormai una misura strutturale di intervento nella lotta all'inquinamento atmosferico derivante dal traffico veicolare sul nostro territorio anche in relazione agli obiettivi di risanamento e di mantenimento della qualità dell'aria. Mantenere in perfetta efficienza il proprio veicolo è un dovere che ogni cittadino ha per contribuire alla riduzione delle emissioni e di conseguenza determinare una migliore qualità dell'aria che respiriamo. A partire dal 1 Giugno 2005 il bollino blu è obbligatorio per tutti gli autoveicoli per entrare nel centro urbano di Civitavecchia.

Cos'è

È uno speciale bollino adesivo da esporre sul parabrezza dei veicoli ai quali è stato effettuato con esito favorevole, il controllo dei gas di scarico. Questo controllo consiste nella misura delle sostanze inquinanti contenute nei gas di scarico. L'ottenimento del bollino comporta una ottimale messa a punto del veicolo che determina di conseguenza, una riduzione delle emissioni inquinanti ed anche dei consumi con relativo abbattimento dei costi.

Il bollino blu, non costituisce in ogni caso titolo per eventuali esenzioni ad ulteriori limitazioni o divieti di circolazione che saranno attuati successivamente per il contenimento delle emissioni. Ha validità su tutto il territorio nazionale ed attesta che la concentrazione dei gas di scarico dell'autoveicolo rientra nei limiti di legge.

A cosa serve

A circolare nel centro abitato di Civitavecchia, dove sarà in vigore il divieto di circolazione per gli autoveicoli (anche immatricolati in altre Province), che non espongono il Bollino Blu ad eccezione delle seguenti strade cittadine:

- *Tratto autostradale dell'A12 che attraversa il territorio comunale*
- *La Bretella Umbro/Laziale di raccordo tra il km 81+000 della S.S. n.1 Aurelia ed il varco portuale denominato "Vespucci"*

- Tutta l'area portuale
- Via Braccianese Claudia
- Il nuovo tronco della Strada Mediana che collega la Via Braccianese Claudia alla Zona Industriale
- Via di Fontanatetta
- Strada del Pidocchio
- Via di S. Agostino
- Via Comentale
- Strada della Cerreta
- P.le R. de Paolis
- Via di Torre Valdaliga
- Il tratto della strada litoranea che ricade nel Comune
- Il tratto interno della S.S. n.1 Aurelia nel tratto compreso tra il confine comunale a sud e l'intersezione con Via Adige
- La Strada Mediana (Via Morandi, L.go Bonifazi, Via Lepanto, Via Barbaranelli, Via Rodi, Via Martiri Fosse Ardeatine)
- Via D. Marrani ivi compreso il sottopasso ferroviario che immette sulla strada di Torre Valdaliga
- Via Tirso e vie confinanti

Chi lo deve fare

Tutti gli autoveicoli indipendentemente dalla provincia di immatricolazione e che intendono circolare nel centro abitato di Civitavecchia costituiti da:

- Autovetture, comprese quelle ad uso promiscuo
- Autocarri di massa complessiva a pieno carico fino a 3,5 tonnellate, compresi quelli provvisti di dispositivi ecologici di scarico o impianto di alimentazione a gas gpl o metano già dal primo anno di immatricolazione.

Chi è escluso dal controllo

- Gli autoveicoli d'epoca, interesse storico e collezionistico come individuato dal D. Lgs. 285/92.
- * Gli autoveicoli del tipo omologato ai sensi della Direttiva comunitaria 91/441 e successivi aggiornamenti (** I PRIMI 4 ANNI DALL'IMMATRICOLAZIONE*)
- Gli autoveicoli adibiti al servizio di Polizia, Antincendio, Autambulanza e di Soccorso in genere
- Gli autoveicoli con targa estera
- Gli autoveicoli a trazione elettrica
- Gli autoveicoli assoggettati a revisione annuale purchè immatricolati successivamente al 01.01.1988
- Veicoli della Forze Armate (art. 138 del D.Lgs. 30/04/1992 n. 285 "Nuovo Codice della Strada")

* ROTTA OGNI ANNO (anche x i primi 4 anni)

6



Che durata ha il Bollino

- Per tutti gli autoveicoli immatricolati dopo il 01.01.1988 la documentazione che attesta il rispetto dei limiti della emissioni, cioè il bollino blu ed il certificato, ha validità per non più di 12 mesi. I controlli pertanto dovranno essere effettuati entro 12 mesi d'effettuazione della precedente verifica.
- Per gli autoveicoli immatricolati prima dell'01.01.1988 la documentazione attestante l'avvenuto controllo, avrà validità di 6 mesi dalla data di rilascio della precedente documentazione. Pertanto i proprietari degli autoveicoli dovranno effettuare il rinnovo in relazione al mese di emissione punzonato sul bollino precedente. Il bollino dovrà essere conservato sull'autoveicolo ed esibito a richiesta degli organi di controllo.

Chi rilascia i Bollini Blu ed i Certificati

L'Ufficio provinciale della D.T.T.S.I.S., le imprese o consorzi o società consortili previsti dall'art. 80 comma 8 del Nuovo Codice della Strada nell'ambito dell'attività di revisione dei veicoli. Pertanto agli automobilisti che sottoporranno i loro veicoli alla revisione periodica obbligatoria, in quell'occasione gli sarà rilasciato anche il bollino blu ma non il relativo certificato perché in questo caso quest'ultimo si intende sostituito dal tagliando adesivo che è apposto sulla carta di circolazione nel caso d'esito positivo della revisione.

Le autofficine ed i centri di revisione autorizzate che a seguito di specifica domanda, sono stati autorizzati dal Comune e che espongono apposito cartello. Le imprese autorizzate all'effettuazione dei controlli dei gas di scarico degli autoveicoli sono le seguenti:

• Bassanelli Francesco	Via Aurelia Sud 22d	tel. 0766/23524
• Autofficina Ciafani	Via Isonzo 14	tel. 0766/33504
• Centro Diagnosi Auto	Via Tarquinia 133-135	tel. 0766/20620
• Morali Antonio	Via Isonzo 6	tel. 0766/23922
• Autoservizi Italia srl	Via Buonarroti 111	tel. 0766/588966
• VL Autocenter sas	Via Etruria 27	tel. 0766/502558
• Autoservice snc	Via di Vigna Turci	tel. 0766/500038
• Star srl	Via di S. Gordiano 5	tel. 0766/581251
• C.R.C. 2000 Centro Revisioni	Via Molinari 1	tel. 0766/581621
• Consorzio Civitarevisioni	Via Lepanto 5/7	tel. 0766/540579
• La Valle snc	Viale Togliatti 5/8	tel. 0766/546918

I controlli potranno intendersi effettuati anche presso ditte situate in altri comuni del territorio nazionale, purchè debitamente autorizzate.

Una volta effettuata la verifica della rispondenza dei parametri ai limiti previsti per gli autoveicoli, in relazione al tipo di carburante utilizzato ed all'anno di immatricolazione, se le emissioni risultano entro i valori stabiliti dalla legge, l'operatore consegna



all'automobilista il certificato e la stampa dei dati di emissione ed appone sul parabrezza il bollino blu.

Se le emissioni risultano superiori ai previsti l'operatore consegna all'automobilista la scheda riportante i valori registrati e lo invita a provvedere alla messa a punto del veicolo al fine di riportare i dati entro la norma, avvisandolo del diritto di rivolgersi a tal fine ad altra impresa di sua fiducia. Dopo aver effettuato le riparazioni o gli interventi di regolazione necessari viene ripetuto il controllo.

Quanto costano i controlli

Le ditte autorizzate, come concordato con il Comune di Civitavecchia con le Associazioni di Categoria, per l'anno 2005 si impegnano ad applicare la tariffa di 7,75 € indipendentemente dalla tipologia degli autoveicoli

L'importo sopraindicato comprende l'effettuazione del controllo secondo le regole stabilite dall'ordinanza del Sindaco, gli eventuali interventi di semplice regolazione nonché il rilascio del bollino blu e della certificazione in caso di positivo superamento del controllo. Non sono invece da intendersi compresi eventuali interventi di manutenzione che non risultassero a norma.

Nel caso in cui i controlli siano eseguiti dai Centri di revisione, essendo le operazioni di controllo delle emissioni già comprese nella revisione stessa, è dovuta esclusivamente una tariffa pari ad 3,00 € per il rilascio del bollino blu e la compilazione del relativo certificato.

Come sono eseguiti i controlli

I parametri da controllare sono, come disposto dalla legge, il monossido di carbonio per i motori a benzina nonché il fattore lambda per le auto catalizzate ed il grado d'opacità per i diesel. Ai soli fini statistici saranno certificati anche i valori degli idrocarburi per le auto a benzina.

Il controllo s'intende positivamente superato se i valori delle emissioni inquinanti rientrano nei limiti previsti dalla legge; in caso contrario dopo i necessari interventi di manutenzione, si dovrà ripetere il controllo fino ad esito favorevole.

Calendario delle Verifiche

In merito alla decorrenza delle verifiche in prima applicazione, si invitano gli utenti a seguire il seguente calendario:

- dal 1° marzo 2005 saranno sottoposti a controllo tutti gli autoveicoli immatricolati prima del 01.01.1988
- dal 1° aprile 2005 saranno sottoposti a controllo tutti gli autoveicoli immatricolati dal 01.01.1988 sino al 01.01.2000
- dal 1° maggio 2005 saranno sottoposti a controllo tutti gli autoveicoli immatricolati dal 01.01.2000 sino al 01.01.2005



Il Bollino Blu ed il Certificato

L'attestato di superamento del controllo è costituito dall'apposito certificato numerato dal quale si deducono la data del controllo, la targa del veicolo, i valori delle emissioni rilevati, da tenere a bordo, e da un contrassegno autoadesivo (bollino blu) riportante l'anno in cui è effettuato il controllo. Il bollino blu deve risultare punzonato nel mese di effettuazione del controllo e deve essere applicato sul parabrezza del veicolo.

In caso di smarrimento, deterioramento, sottrazione etc.....l'autofficina che ha effettuato il controllo, su presentazione di copia di denuncia, potrà, sulla base della certificazione in suo possesso, rilasciare un duplicato riportante sul retro la dicitura "duplicato per causa di....."

Le sanzioni

L'inosservanza del divieto di circolazione comporta, a carico dell'automobilista, la sanzione amministrativa del pagamento della somma prevista dall'art. 7 commi 1° e 13° del D.Lgs n.285 del 30.04.1992 (Nuovo Codice della Strada) e successive modificazioni che varia da un minimo di 71,00 € ad un massimo di 286,00 €. Sarà possibile circolare esclusivamente per portare il mezzo ad eseguire la revisione (Art. 80 del Codice della Strada). La mancata esibizione della certificazione inerente l'esito positivo dei controlli sui gas di scarico comporta l'applicazione delle sanzioni previste dall'art. 180 del Codice della Strada.

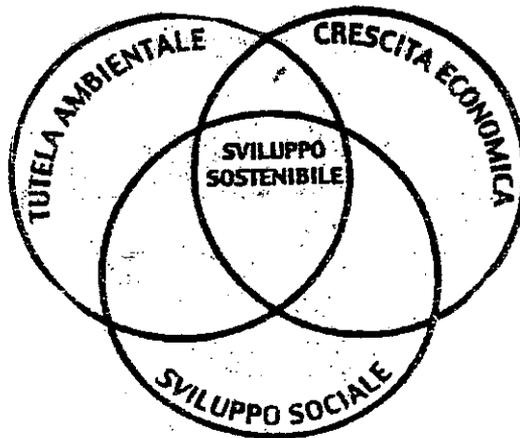
I veicoli muniti di bollino non si intendono autorizzati in deroga a limitazioni della circolazione già in atto (ZTL - AP) o per ulteriori limitazioni diverse dal bollino blu che potrebbero essere adottate in futuro dall'Amministrazione.

La vigilanza sulla corretta attuazione del Protocollo d'Intesa tra il Comune di Civitavecchia e le Associazioni di Categoria e del Disciplinare Tecnico per l'esecuzione dei controlli, sottoscritto dalle Imprese, sarà effettuata dalla C.N.A. A seguito delle ispezioni sopra descritte, nel caso si riscontrassero singole inosservanze delle clausole disciplinate, fermo restando l'applicazione delle sanzioni eventualmente previste da norme di legge, si procederà, a carico delle autofficine, alla sospensione dell'autorizzazione ad eseguire i controlli; in caso di recidiva o inosservanze plurime dello specifico Protocollo d'Intesa, si proseguirà con la revoca della stessa. Nel caso di rilascio del bollino e della certificazione d'idoneità dei veicoli con emissioni inquinanti non conformi alla normativa vigente, senza rispetto delle procedure di controllo, le imprese d'autoriparazione incorreranno nelle sanzioni previste del Codice Penale in tema di falsità d'atti.

ALLEGATO n. 6

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



AVVISO PUBBLICO

A.T.I. BEG S.p.A. GESENU S.p.A. SECIT S.p.A.

Richiesta di giudizio di compatibilità ambientale.

Progetto dell'impianto di trattamento rifiuti mediante compostaggio e pirolisi e della discarica di servizio ubicato nel comune di Civitavecchia Provincia di Roma.

La società **BEG S.p.A.**, con sede legale in Piazza di Spagna, 66 - 00187 Roma, ai sensi delle normative vigenti in materia di valutazione di impatto ambientale, comunica di aver depositato presso l'autorità competente, Regione Lazio - Direzione Regionale Ambiente - Area Valutazione Impatto Ambientale, il progetto è lo studio di Impatto Ambientale relativo all'intervento indicato, al fine di ottenere giudizio di compatibilità ambientale.

Il progetto proposto comporta la realizzazione di un impianto di compostaggio, pirolisi e recupero energetico e relativa discarica di servizio per trattare 160.000 t/a **conforme alla normativa europea**. Copia del Progetto, dello Studio di Impatto Ambientale e della relativa Sintesi non tecnica sono da oggi depositati per la pubblica consultazione presso i seguenti uffici competenti:

1. Regione Lazio - Dipartimento del Territorio - Direzione Regionale ambiente - Area Valutazione Impatto Ambientale - Viale del Tintoretto, 432 - 00142 Roma.
2. Provincia di Roma - Assessorato Ambiente - Dipartimento IV - Servizi di tutela ambientale - Via IV Novembre, 119/A - 00187 Roma.
3. Comune di Civitavecchia - Assessorato Ambiente - Via Terme di Traiano 42, 00053 Civitavecchia (RM).

Ai sensi dell'art. 29 della parte II del D. Lgs 152/06 punto 1), chiunque intenda fornire elementi conoscitivi e valutativi concernenti i possibili effetti dell'intervento medesimo, può presentare, in forma scritta, nel termine di 45 giorni a decorrere dalla data della presente pubblicazione, osservazioni sull'opera in oggetto presso la competente Struttura regionale e tutti gli Enti sopraelencati.

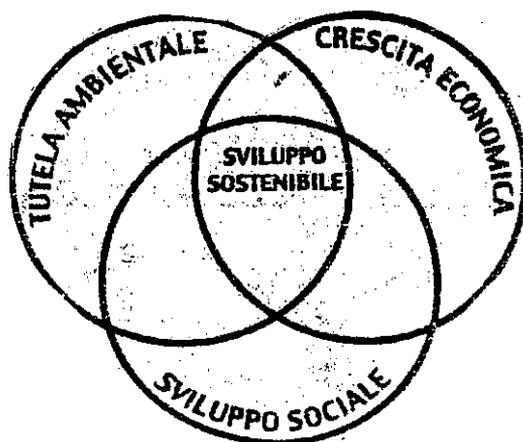
A.T.I. BEG S.p.A. GESENU S.p.A. SECIT S.p.A.
Il legale rappresentante

SOLE 24 ORE 30 dicembre '07

ALLEGATO n. 7

OSSERVAZIONI

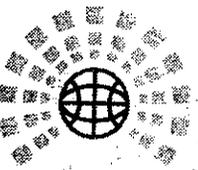
*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



CERAMICHE NEL MONDO



La casa da vivere a Panna, Co.
Via Molinari, 27 - Zona Industriale
CIVITAVECCHIA - Tel. 0766.59681

CERAMICHE NEL MONDO



La casa da vivere a Panna, Co.
Via Molinari, 27 - Zona Industriale
CIVITAVECCHIA - Tel. 0766.59681

La Provincia

Quotidiano di Civitavecchia, Santa Marinella e dell'Etruria

ANNO IV - Numero 13 - euro 0,10 - Venerdì 18 Gennaio 2008 - S. Liberata Verg.

web: www.laprovinciadicivitavecchia.it

Il presidente della Regione Lazio rilancia l'ipotesi, scatenando le reazioni del mondo politico Rifiuti a Tvm, per Marrazzo una buona soluzione

**Moscherini ha chiesto rassicurazioni: «Lavoreremo insieme per trovare una soluzione»
Forte opposizione da parte di Robilotta, Lollobrigida, Fontana, Legambiente e Medici**

LO SPORT

Lad del Civitavecchia sullo scontro diretto di domenica
**Di Paolo sicuro: «Ad Aprilia
giocheremo solo per i 3 punti»**

Il presidente della Regione Lazio Marrazzo, durante una trasmissione radiofonica, ha rilanciato l'ipotesi di bruciare i rifiuti nella centrale Enel di Tvm. Immedieate le reazioni del mondo politico. Moscherini ha subito chiesto spiegazioni.
A PAGINA 2

**Ambiente, uffici
visitati dai ladri**

A PAGINA 3

**IDi stanno all'accordo,
Tidei mira al Pncio**

**Segreteria
Pd, Stella
e Ranalli
ipapabili**

A PAGINA 5

**Il consigliere di FI
Aldo De Marco**

**«Bullismo,
maggiore
attenzione
alle famiglie»**

A PAGINA 5



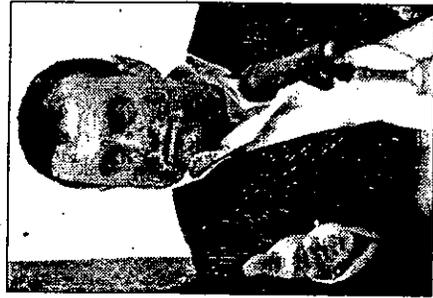
IL SINDACO HA RIMESSO IN MOTO IL CASO CERASA DANDO SEGUITO ALLA RELAZIONE DEL SEGRETARIO GENERALE.

«Euroconsulting restituisca i rimborsi»

Secondo il parere tecnico la società sarebbe debitrice di 120 mila euro

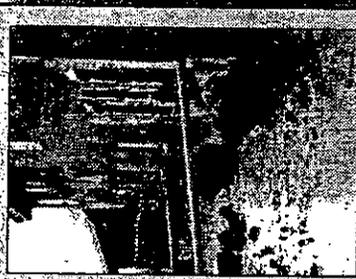
La relazione del Segretario generale Annibaldi, legata ai rimborsi corrisposti dal Comune ad Euroconsulting, l'azienda per la quale l'ex Presidente del Consiglio Comunale Tiziano Cerasa lavorava e della quale era anche socio, esiste eccome. Sarebbe pari a 120 mila euro la somma che la società dovrebbe restituire al Pincio per compensi non dovuti all'azienda di Cerasa. «Cercheremo una soluzione in via bonaria - ha riferito Moscherini - se non la troveremo passeremo alle vie legali».

A PAGINA 3



Allumiere
Maltempo:
massi
cadono
sulle case

A PAGINA 7



A PAGINA 11

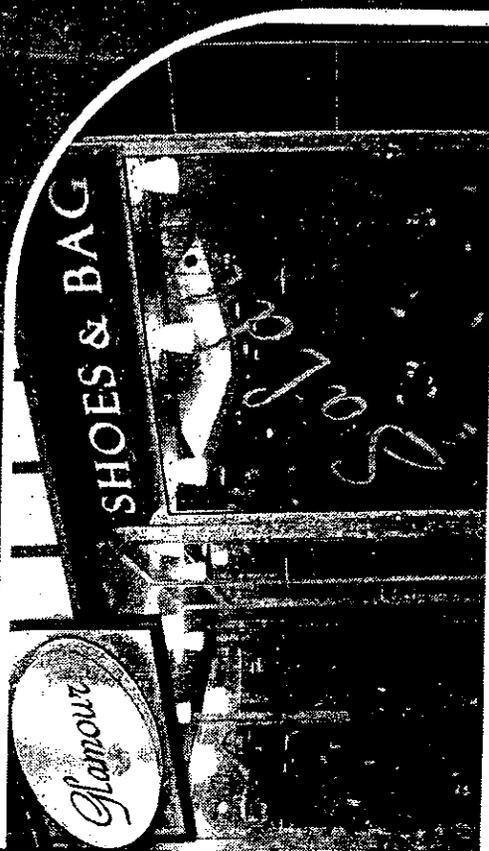
Giammaria
vola a Daytona

A PAGINA 13



Polisportiva,
l'A2 nel mirino

A PAGINA 14



shoes & bag
Glamour

Saldi

con sconti dal 30% al 60%

CIVITAVECCHIA - VIA BACCELLI, 174/B - TEL. 0766 502076

COCCINELLE

FITZ

TOSCA
BLU

babyflower

VERSUS

NANNINI

My

kipling

manufacture

d'essai

salvadorsapena

roccobarocco

POLLINI

PRET A DANCE

Pre t a dance

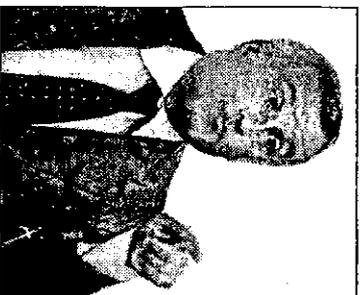
Il sindaco Moscherini ha rassicurato: «Comune e Regione valuteranno insieme la migliore forma di smaltimento»

Rifiuti, con Marrazzo torna l'ipote

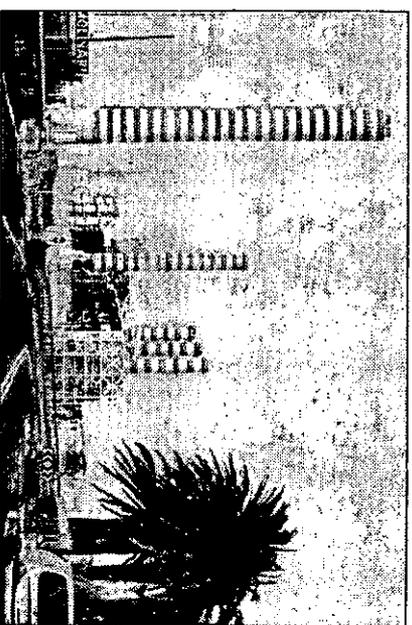
Donato Robiotta: «Vorrei proprio vedere le facce di tutti quelli che hanno votato il presidente del Lazio, a partire dai vertici e dalle Critiche anche dal consigliere regionale della Sinistra Fontana, dal presidente provinciale di An Lollobrigida, dai Medici dell'Alto Lazio»

Poche parole ma con la potenza di un fulmine a ciel sereno. Questo l'effetto delle dichiarazioni del presidente della Regione Marrazzo sull'ipotesi di bruciare rifiuti a Tm. «A Civitavecchia non c'è possibilità che si costruisca un nuovo impianto - ha detto ai microfoni di Radio Radio - mentre uno scenario possibile è quello della coccombustione. Si può infatti immaginare che nella centrale Enel, appena sarà pronta, sia bruciato oltre al carbone anche cdm». Per Marrazzo «la coccombustione è qualcosa che ha un minor impatto ambientale e non appesantisce la zona di Civitavecchia con altre strutture». In pratica si potrà produrre energia elettrica grazie alla combustione di carbone e rifiuti solidi urbani pretrattati. «Siamo nel solco della gassificazione», ha concluso. Secondo indiscrezioni il progetto consisterebbe nel bruciare all'interno di uno dei tre gruppi ricoverati a carbone un 5-10% di cdm di qualità. Quantitativo che calcolato sui 4-4,5 milioni di tonnellate

te annue di carbone consisterebbe in 200-400 mila tonnellate annue di cdm da smaltire. Più delle attuali 40 mila tonnellate annue di rifiuti solidi urbani dunque attualmente prodotti dal sub bacino composto da Civitavecchia, Tolla, Allumiere e dallo scalo portuale. Il sindaco Moscherini ha subito chiamato Marrazzo per avere chiarimenti: «Mi ha riferito - ha detto il primo cittadino - di aver fornito una risposta tecnica a livello ipotetico ad un ascoltatore radiofonico. Abbiamo inoltre convenuto sul fatto che l'emergenza rifiuti è di carattere generale e che c'è l'esigenza di un approfondimento congiunto che tenga peraltro nella giusta considerazione il procedimento in corso per effetto di una sentenza del Tar. Abbiamo quindi stabilito che il Comune e la Presidenza della Regione Lazio avvino una valutazione delle forme migliori di smaltimento dei rifiuti, che partendo da una riaffermazione della raccolta differenziata individuino la struttura più idonea per chiudere il ciclo di



trattamento». Nel frattempo un coro di no ha accolto la proposta ventilata da Marrazzo. «Vorrei proprio vedere - ha commentato il capogruppo alla regione dei Socialisti riformisti Donato Robiotta - le facce di tutti quelli che hanno votato Marrazzo, a partire dai vertici e dagli ambientalisti, perché si era impegnato a bloccare la centrale a carbone ed ora ci vuole anche bruciare l'immondizia». Contrario al sorgere di un impianto di combustione dei rifiuti a Tm anche



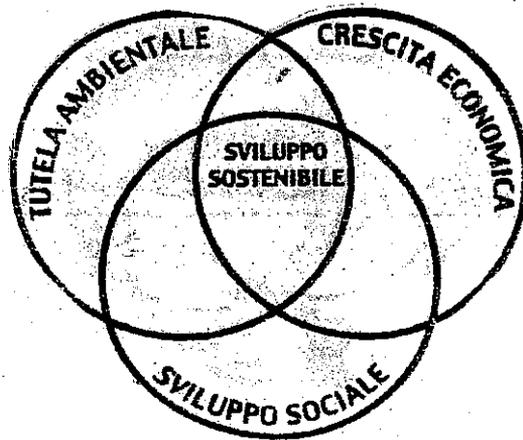
Enrico Fontana, capogruppo della Sinistra al Consiglio regionale del Lazio. «Civitavecchia - ha detto poi il presidente provinciale di Alleanza nazionale Francesco Lollobrigida - oggi deve avere certezze ed essere tutelata. Qualsiasi modifica dovrà essere contemplata dal Consiglio comunale locale». Molto dura è stata la reazione dei Medici dell'Alto Lazio. «Marrazzo - hanno detto - dopo essere venuto a carpi-

re voi nel comprensorio di Civitavecchia al grido del "no al carbone" adesso che i voti li ha presi, ma non li prenderà mai più, afferma cose non vere sotto tutti i punti di vista». Legambiente invece ha ricordato al presidente della Regione che «nel Decreto di autorizzazione è chiaramente prescritto che per l'alimentazione della centrale potrà essere usato esclusivamente carbone». (S. Car.)

ALLEGATO n. 8

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





Sono 170 le imprese nel porto, per una occupazione diretta di 3.500 addetti e indotta di altri 4.000



Il traffico crociere dal 2000 al 2004 è aumentato del 143%. Da 350.000 a 850.000 passeggeri, da 400 a 800 navi



Il traffico merci dal 2000 al 2004 è aumentato del 74% (da 6,5 a 11,3 milioni di tonnellate)



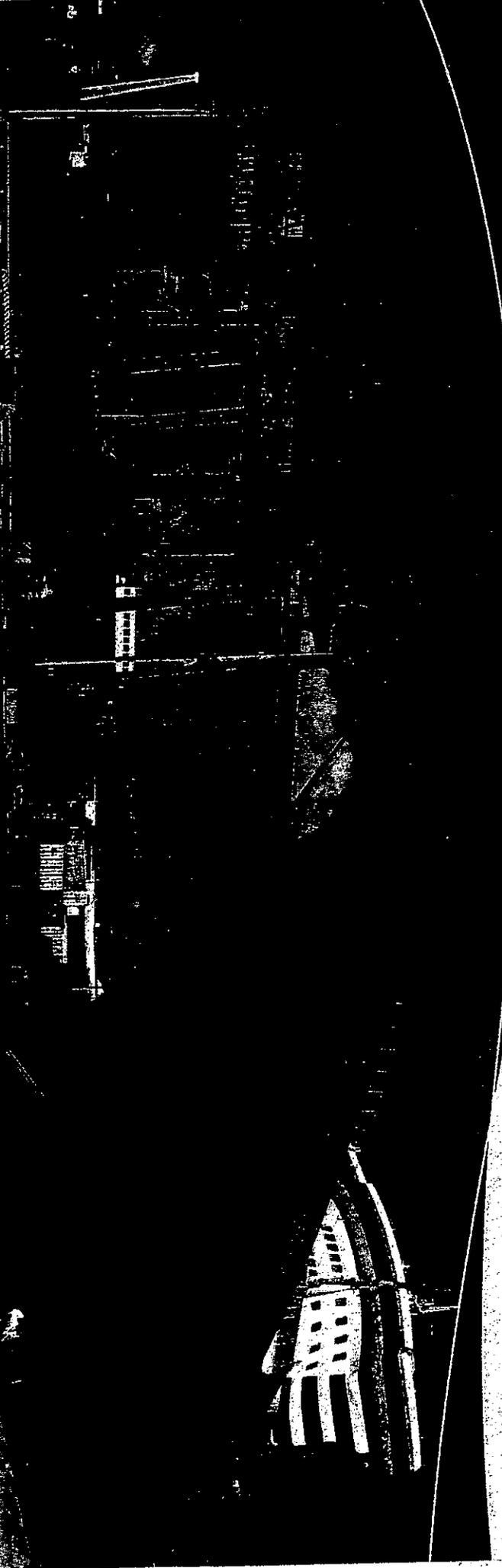
Ristrutturazione e recupero del porto storico per un valore di 25 milioni di euro



**PORTI
di ROMA
e del LAZIO**

PortWeek

PERIODICO DI INFORMAZIONE



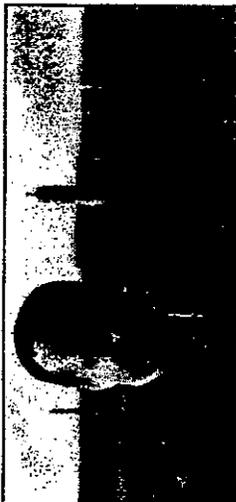
○ NUMERO 8

○ ANNO IV

○ NOVEMBRE 2005

Porto di Civitavecchia, un «modello vincente»

La Presidenza Moscherini ha impresso una svolta al grande progetto dello scalo e a tutto lo shipping nazionale con la nascita del Network



Giovanni Moscherini, Presidente dell'Autorità Portuale

In cinque anni la rivoluzione dello scalo: record degli investimenti, recupero dei traffici, primato delle crociere, nascita delle autostrade del Network e soprattutto la creazione del Network dei Porti Laziali Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta. Prossimi traguardi: home port turistico del Mediterraneo, realizzazione del waterfront, dell'oceario e del distripark per la Cina. Questo il bilancio, numeri alla mano, per il primo mandato da presidente dell'Autorità di Giovanni Moscherini.

«Nei prossimi anni - spiega Moscherini - il porto potrà diventare in assoluto il primo in Italia, grazie alle sue caratteristiche geografiche e geofisiche uniche e soprattutto alle potenzialità di ulteriore sviluppo garantite da diversi milioni di metri quadri di aree

retroportuali libere. È lì che realizzeremo il Distripark, che farà compiere un salto di qualità allo scalo facendolo diventare il riferimento commerciale per la Cina nel Mar Mediterraneo. Abbiamo già avviato dei contatti con la Cina, presentando i primi progetti e contiamo a breve di poter arrivare alla convocazione di un tavolo ristretto con i Sindaci del territorio, la Regione Lazio, la Provincia di Roma e il Ministero delle Infrastrutture».

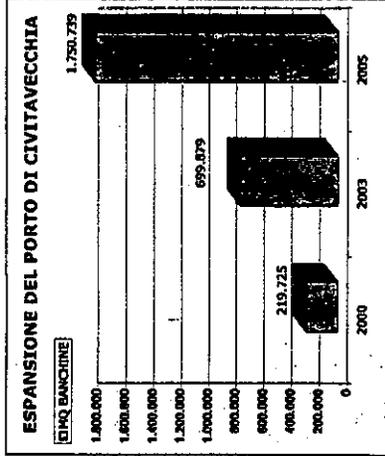
Come è cambiato il Porto negli ultimi quattro anni e come cambierà.

«Il nostro primo obiettivo è stato quello di separare il porto commerciale dal porto storico, razionalizzando la disposizione delle varie macroaree. Con questo spirito stiamo realizzando tutta la parte nord dello scalo, svuotando progressivamente l'area più vicina al centro cittadino. Quest'ultima al contempo sarà interessata dalla realizzazione del waterfront, un complesso intervento da oltre 200 milioni di euro, che porterà alla realizzazione di negozi, ristoranti, un albergo a cinque stelle ed un marina yachting, oltre ad un grande oceanario, ancora più esteso di quello di Genova, che da solo garantirà

(continua a pag. 2)

2000/2005: I NUMERI DELLA CRESCITA

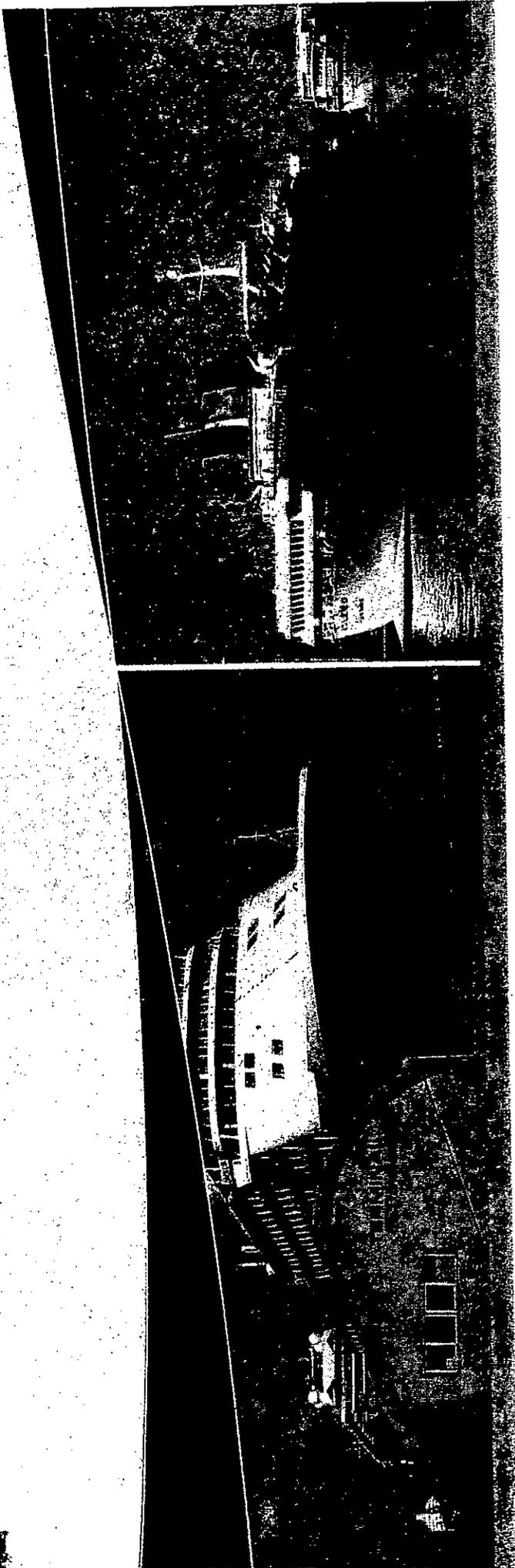
Gli investimenti hanno raggiunto quota 190 milioni di euro tra il 2000 ed il 2005 (solo 45 di prima del 2000) e sono destinati ad aumentare in vista degli 1,7 miliardi di euro stanziati per il piano triennale. Crescono costantemente gli accosti (+17,8% secondo le proiezioni per il solo 2005), le banchine, il numero delle imprese (ad oggi 170 con un aumento del 16%), l'occupazione diretta (3.500 addetti, aumento del 25% dal 2000) e indotta (4.000 addetti, il 50% in più rispetto al 2000). Ma soprattutto il Pil Portuale, cresciuto quest'anno del 10% (un incremento maggiore di quello della Cina). Quest'anno si conferma anche il primato italiano delle crociere, con circa 1.000.000 di turisti e 1.000 navi, che valgono il secondo posto assoluto nel Mediterraneo. Nel periodo di riferimento gennaio-agosto 2005 rispetto a quello del 2004 il traffico merci è aumentato del 41%, con picchi di crescita del 355% per la merce in containers e del 532% per le auto in polizza.



CRESCITA TRAFFICI PORTO DI CIVITAVECCHIA

CATEGORIA	2000 TOTALE	2005 TOTALE	VAR %
Passaggio	1.381.625	1.686.688	+22%
Crociéristi	236.502	624.929	+164%
Autopasseggeri	354.251	473.425	+34%
Auto in polizza	11.814	74.660	+532%
Tonnellaggio totale	6.465.930	8.780.657	+36%

* Dati riferiti al periodo gennaio/agosto



Dal Porto il futuro (

Nuovi posti di lavoro, infrastrutture, traffici commerciali, la riqualificazione della pa-

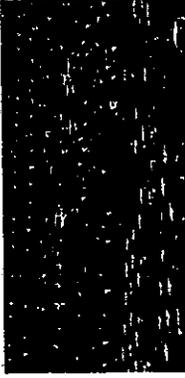
più di 200 posti di lavoro e l'arrivo di migliaia di turisti. Sarà il porto storico della città, visto che l'intera area verrà "sdoganalizzata", quindi aperta ai cittadini, incluso il marina yachting, che ricaccherà il modello di Porto-Cervo e Montecarlo». *Ma a conoscerne un vero boom sono state le Autostrade del Mare, che contano linee per Barcellona.*

per finire con quelli di materiali industriali e di auto nuove, che ormai hanno raggiunto livelli record, puntando alla movimentazione di 300.000 vetture l'anno, grazie alla disponibilità di uno dei terminal più grandi d'Italia. Le prospettive sono poi ottime soprattutto per i container, che consentiranno la realizzazione di un grande

Royal Caribbean, e la Msc Crociere) che ci viene invidiato da tutto il mondo e che in molti ora cercano di emulare. I big delle crociere faranno infatti di Civitavecchia il loro home port del Mediterraneo, realizzando, con un investimento di 17 milioni di euro, e gestendo il nuovo terminal crociere, al quale ne potranno poi seguire altri due, e

l'antemurale, più largo di ben 100 metri rispetto ad ora, grazie ai finanziamenti pubblici, a cui si sommano gli ingenti investimenti privati che siamo riusciti ad attrarre e che ci consentiranno di portare a termine il grande progetto del porto, con il waterfront e la realizzazione della darsena grandi masse».

«Il porto - conclude Moscherini - si con-



«In vista - assicura Moscherini - ci sono anche collegamenti per Egitto e Marocco. Ottimi i risultati anche per i traffici, a

partire da quelli per la Sardegna (nei quali Civitavecchia ha mantenuto la leadership, con 17 partenze al giorno).

viaggiavano avvistato molto anche per aumentare il traffico crocieristico a proposito del quale non posso non citare lo storico accordo con la

Roma Cruise Terminal (la società che riunisce le due più grandi compagnie di navigazione del mondo, Carnival e

voimemente il milione di passeggeri che già oggi arrivano a Civitavecchia, che si è confermato il primo porto italiano del settore. Tutto questo in

uno scalo che tra 3 anni, con il completamento del piano regolatore, avrà 3 km di accosti dedicati alle crociere sul-

terma così il veto in- tore dell'economia locale, in grado di offrire un modello di sviluppo alternativo a quello perseguito finora in altri settori, e di creare tanti nuovi posti di lavoro per i giovani del territorio e ulteriori opportunità di business per le imprese».



1 LA STORIA

CIVITAESCORT: il business rosa del turismo

Dalle 4 della mattina alle 20 dentro il porto, sui pullman a bordo delle navi da crociera, sempre con il sorriso sulle labbra e tanta voglia di fare.

Sono i ragazzi ma soprattutto le ragazze della Cooperativa Civitaescort che hanno saputo cogliere al volo l'opportunità offerta dallo svi-

luppo crocieristico dello scalo locale. All'inizio erano soltanto in due, Emanuela Russo e Susanna De Pinto, che "reclutavano" gli accompagnatori turistici tramite il passaparola. Ora la cooperativa occupa stabilmente ben 150 persone. I ragazzi che lavorano per la Civitaescort sono per un buon 80% laureati e per il restante 40% studenti, soprattutto laureandi, con un'ottima conoscenza delle lingue straniere.

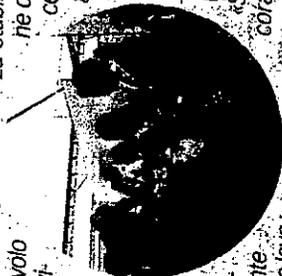
Ma il lavoro della Civitaescort non si limita ad accompagnare i crocieristi a Roma - spiega Susanna De Pinto - ma da quando sono iniziate ad arrivare anche navi che effettuano il cambio passeggeri ci siamo dovute "inventare" nuove professionalità. I tour operator hanno iniziato a chiedere personale per le operazioni di check-in, assistenza allo sbar-

co ed al conseguente imbarco dei passeggeri.

«Queste operazioni prima si effettuavano direttamente a bordo», racconta ancora il presidente Emanuela Russo - ora, con i nuovi terminal realizzati dall'Autofortà Portuale, il lavoro è cresciuto in maniera esponenziale e di conseguenza anche le persone impiegate.

I tour operator scelgono la Civitaescort per tre caratteristiche peculiari: presenza stabile sul luogo, specializzazione del personale e competenza certificata. La Cooperativa registra, dal 2002 ad oggi, un incremento annuo del 30% per quanto concerne la prestazione dei servizi. Non si tratta certo più di un lavoro "stagionale".

«Se prima infatti - spiega ancora la Russo - i periodi buoni erano maggio-giugno e settembre-ottobre, adesso la stagione inizia a marzo e finisce a novembre. I tempi morti di luglio ed agosto, da due anni a questa parte non si registrano più, anche grazie alla politica dell'Authority. Cresce il numero delle compagnie che scelgono Civitavecchia, come la Carrilval, che è stata una conquista per tutti. Il crocierismo dunque, può essere una ricchezza per la città ed il territorio. E la Civitaescort, con i suoi 150 ragazzi civitavecchiesi attivi ogni giorno in porto, ne è un esempio tangibile.



2 LA STORIA

CROCIERE: affari a gonfie vele

«In tre mesi le crociere hanno rivoluzionato la nostra azienda, consentendoci di affermarci come il primo agriturismo italiano, quanto ad esportazione di prodotti». Il titolare dell'agriturismo "Valle del Marita" ha vinto una scommessa importante: «Da maggio dello scorso anno», spiega Mario Puseddu - abbiamo avviato un accordo con i più importanti tour operator che lavorano con le compagnie crocieristiche che approdano a Civitavecchia. Ci

hanno fissato 90 date per ospitare le escursioni dei passeggeri ed il progetto è subito decollato: arrivano almeno due pullman al giorno e già nel 2004 abbiamo raggiunto le 10.000 visite all'azienda.

Il tour della natura alla Valle del Marita è stato inserito in un pacchetto comprendente anche una visita a Tuscania (o Tarquinia): i turisti possono immergersi in uno stile di vita a loro sconosciuto entrando a contatto con tutte le fasi della trasformazione del nostro oltre 80 prodotti: liquori, rharmellate, olio, miele, vini e biscotti.

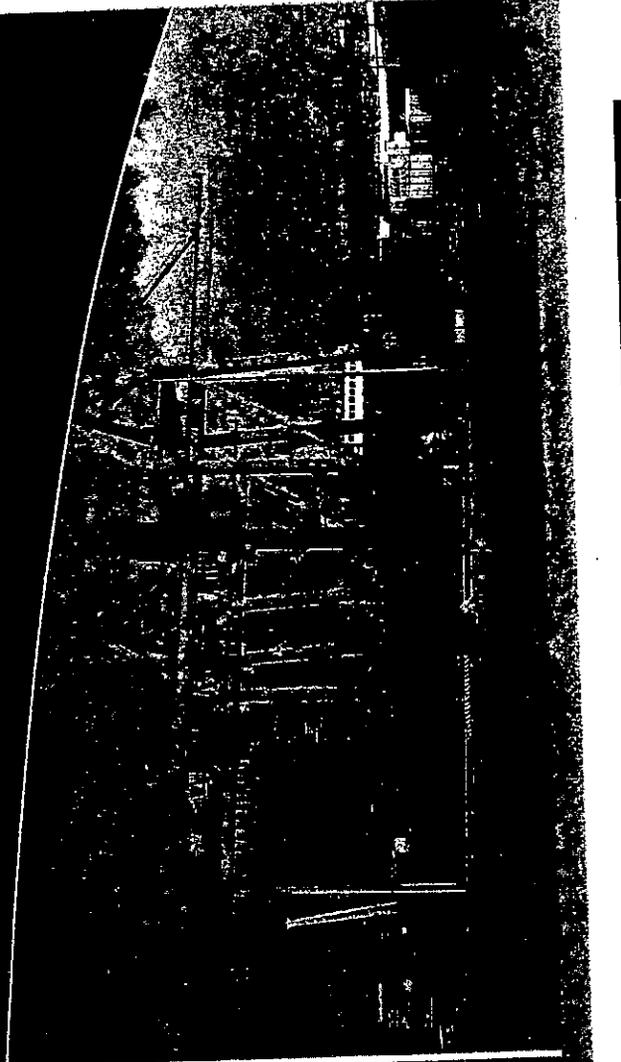
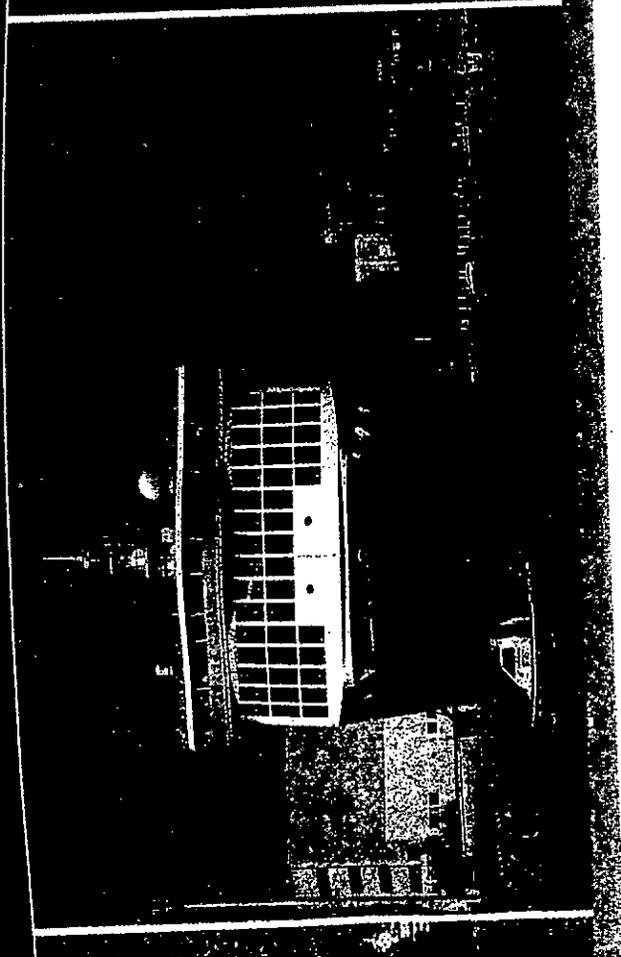
Siamo arrivati a spedire negli Usa oltre



30 pacchi a settimana. Abbiamo dovuto potenziare notevolmente la nostra produzione, assumendo altre persone in pochissimo tempo, l'esperimento è piaciuto e nel 2005 sono arrivati altri 25.000 turisti».

Puseddu ha colto al volo il decollo del traffico crocieristico a Civitavecchia, offrendo ai turisti quello che cercano: una mattinata a contatto con uliveti, mucche, frantoi e tradizioni locali. E' stato persino creato un "museo dell'olio". Fino all'ultima trovata: l'imprenditore ha acquistato 100 mountain bike su cui, dal centro di Tarquinia, guida i turisti fino all'agriturismo, passando per le tombe etrusche, le chiese e la campagna tarquiniese.

Gli affari vanno a gonfie vele anche per chi si è attrezzato a Civitavecchia, ad accogliere i turisti, offrendo menu di mare tipici a prezzo contenuto e l'italianissima pizza. «Oltre il 70% dei clienti dell'ora di pranzo», spiega Giuseppe Gataano, il popolare "Baffone", «sono ormai crocieristi in cerca della tipica cucina marinara italiana o della vera pizza, che certo non possono mangiare dalle loro parti. Il flusso continuo di turisti, durante tutto l'anno, è un'importante fonte di reddito per il settore della ristorazione, ma più in generale, se ben sfruttato, per tutta l'economia cittadina».



ella Città

monumentale per "catturare" il turismo.

Autostrade del mare, nasce l'hub del Mediterraneo

Il porto di Civitavecchia sarà il nuovo hub del Mediterraneo per le autostrade del mare del Gruppo Grimaldi Napoli. L'armatore potrà così contare su due grandi bacini per i traffici della propria rete: Anversa a Nord e Civitavecchia per tutto il Mediterraneo. L'intesa è stata siglata a Malta durante la nona convention "Euromed -

Il Porto storico si apre alla città

"Porteremo la storia nel futuro". Con questo efficace messaggio l'Autorità Portuale ha sintetizzato l'essenza di quello che sarà uno dei più bei waterfront del mondo. L'unico in grado di coniugare il fascino di opere come il Forte Michelangelo; le mura di Urbano VIII; la fontana del Vanvitelli e le antiche mura romane con la ricostruzione in chiave ultramoderna dell'arsenale del Bernini o con il grande oceanario che farà invidia anche a quello di Genova. Il tutto con una firma prestigiosa come quella di Paolo Portoghesi che ha supervisionato il progetto vincitore del concorso internazionale di idee bandito nel 2002. I punti di intervento sono sei: l'area del Molo del Lazaretto sulla quale sorge l'oceario; la Rocca; la Porta Livorno e l'Arsenale del Bernini (che sorge sull'area dell'attuale sede della Capitaneria -

Il protocollo d'intesa prevede un ulteriore aumento di traffico per il quale l'Authority si impegna ad individuare delle aree per la movimentazione dei tir e dei container. Grimaldi provvederà insieme ad altri soggetti privati alle opere di completamento della nuova darsena traghetti. Nell'accordo è prevista anche una clausola di garanzia per la Compagnia Portuale, con l'impegno del gruppo portuale ad utilizzarne il personale.

"Il porto di Civitavecchia - commenta Moscherini - si conferma così il primo vero capolinea italiano delle Autostrade del Mare, che da noi sono diventate una splendida realtà".

3 LA STORIA

PORTUALI: vinta la sfida occupazione

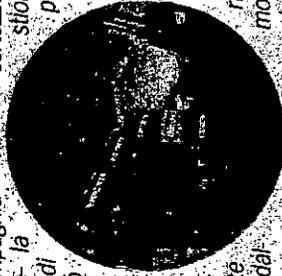
«Viviamo un momento di forte crescita, principalmente nel settore del cabotaggio, con particolare riferimento alle autostrade del mare - affermano il Presidente della CPR Maurizio Iacornelli insieme al Presidente della Compagnia Portuale Enrico Luciani - la scelta del gruppo Grimaldi di fare di Civitavecchia il suo Hub nel Mediterraneo è anche un riconoscimento della nostra professionalità che finora abbiamo sempre dimostrato soddisfacendo tutte le richieste che ci sono state avanzate dall'armatore».

«E' un risultato dovuto al lavoro dell'Authority Portuale che ha puntato molto anche su un ambito nuovo come quello delle autostrade del mare, che peraltro registra buoni margini per la manodopera, consentendo anche un notevole aumento delle giornate di lavoro. Questo accordo, in particolare, insieme al contratto per i servizi del traffico crocieristico, ci consentirà di consolidare le ultime assunzioni: molti giovani dal semplice lavoro interinale saranno infatti assunti come dipendenti, con la prospettiva

va, nel giro di qualche anno, di diventare soci. Ad oggi tra Cpr e Compagnia sono occupate circa 250 persone, con la previsione di procedere ad altre circa 50 assunzioni nei prossimi mesi».

Il 2005 è stato l'anno della svolta per i portuali. «Abbiamo firmato - spiega Iacornelli - due contratti importanti: come quelli delle crociere e con lo stesso Grimaldi, che hanno segnato una svolta soprattutto perché hanno dato finalmente certezze su cui programmare la gestione a medio termine. Per la prima volta, grazie alla determinazione irriducibile di Moscherini, abbiamo ottenuto contratti - quinquennali.

Negli altri porti non si firmò certo accordi di questa durata, ma si va al rinnovo anno per anno. Il primo grande risultato è stato con le crociere: oltre al servizio portabagagli, che ci frutta 4,50 euro a passeggero, c'è da considerare la fornitura delle provviste di bordo e quando la concessione sarà operativa ci proporremo anche per i servizi sottobordo. Questi accordi sono la base per programmi di investimenti futuri con delle certezze che ci consentono di pianificare con tranquillità investimenti, nuove assunzioni, adeguamenti tecnologici. Sono questi i tasselli su cui si costruiscono sviluppo del porto e crescita economica ed occupazionale della città».



Il terminal dell'acciaio al servizio del polo di Terni

Dal porto di Civitavecchia è venuto un contributo determinante per la risoluzione dei problemi delle Acciaierie di Terni, culminato con la firma, in estate, del protocollo d'intesa alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e che ha fatto seguito all'accordo già raggiunto a febbraio consentendo di consolidare la salvaguardia delle produzioni e dell'occupazione dei circa 4000 lavoratori delle acciaierie Thyssen-Krupp-Ast.

Il protocollo prevede investimenti infrastrutturali su ferrovie, viabilità e strutture portuali a Civitavecchia. «Proprio la razionalizzazione ed il contenimento dei costi della logistica - spiega Moscherini - resi possibili dall'accordo sottoscritto con l'Authority Portuale, sono alla base della più larga intesa ribadita a Palazzo Chigi». Di fatto, oggi, le acciaierie sono un terminalista dello scalo, divenuto l'interlocutore principale per tutto il traffico dell'acciaio, visto che il 95% delle materie

turali: l'area della Darsena Romana da recuperare per opere approntate

stati e servizi connessi di alto livello. Altri interventi di recupero storico sono già conclusi: tra questi la ristrutturazione del muro del Bramante, la riqualificazione della darsena romana con la realizzazione della struttura destinata all'attività della pesca e della Marineria locale. Due anni fa è stato completato il restauro della banchina San Teofanio, da allora utilizzata per eventi di tipo culturale, come il Festival dei Tre Porti. «Per realizzare questo grande recupero - afferma Moscherini - utilizzeremo risorse private, aprendo nel contempo il porto storico alla città».

prime e dei prodotti finiti movimentati via mare transiterà a Civitavecchia. E' chiaro che in questo contesto il recupero della linea ferroviaria per Orte rimane una priorità assoluta, per la quale l'Authority Portuale sta conducendo una battaglia che ha portato a trovare una prima apertura da parte del presidente delle Ferrovie, Elio



nuova sede
Commissariato
Polizia di Frontiera (6,1 milioni €, in corso di esecuzione).

BANCHINE

Ristrutturazione banchina 3 (3,1 milioni €); denti di attracco banchine 9-10 e 18-19 (5 milioni €); ristrutturazione Molo Vespucci (1,9 milioni €); terminal container (31 milioni €); in corso di esecuzione); I stralcio completamente banchine commerciali (12,4 milioni €, in corso di esecuzione).

RETI E VIABILITÀ

Sottopasso Aurelia (1,7 milioni €);

ANTEMURALE

Il stralcio rafforzamento mantellata con tetrapodi e massi naturali (4,8 milioni €); prolungamento antemurale Colombo, II lotto (36,4 milioni €, in corso di esecuzione); I allargamento antemurale Colombo (36,1 milioni €, in corso di esecuzione).

NUOVI TERMINALI E UFFICI

Ristrutturazione sede Autorità Portuale e

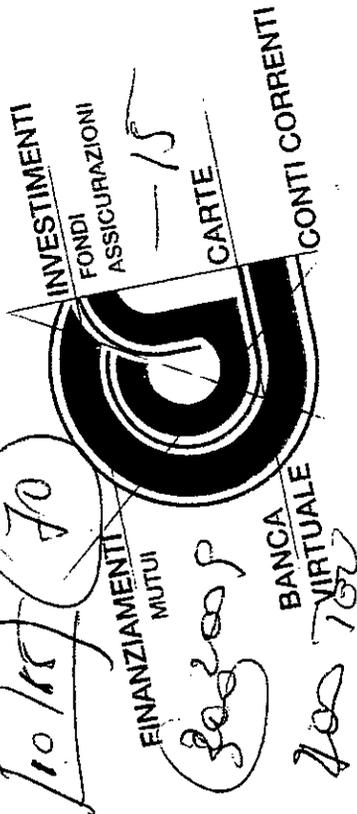
ALTRI INTERVENTI

Serbatoio idrico per rete idropotabile (150.000 €); riqualificazione della Frasca (9,9 milioni € già stanziati); opere di urbanizzazione primaria villaggio artigianale (943.000 €, in corso di esecuzione); realizzazione varco di accesso terminal crociera (725.000 €, in corso di esecuzione); piazzale di stoccaggio auto su aree retroportuali (21,4 milioni €); recinzione aree demaniali (1,6 milioni €, in corso di esecuzione); cabine elettriche e reti impiantistiche (1 milione €, in corso di esecuzione).

(47,2 milioni di euro); II allargamento antemurale Colombo (77 milioni €); Ponte mobile di collegamento con l'antemurale traiano (14 milioni €); nuove banchine per area crocieristica e commerciale (62,9 milioni €); nuovo accesso sud al bacino storico (42, e milioni €); adeguamento Varco Fortezza (150 milioni €); torre direzionale del porto (16 milioni €); nuova stazione marittima per i traffici nazionali (15 milioni €); strutture operative per le forze dell'ordine (32,5 milioni €); strutture di servizio per la pesca (10 milioni €); recupero e restauro del molo e del Lazzaretto (3,3 milioni €); Waterfront, restyling porto storico e realizzazione oceanario (200 milioni €).



CASSA DI RISPARMIO DI CIVITAVECCHIA S.p.A.



La Banca del tuo territorio

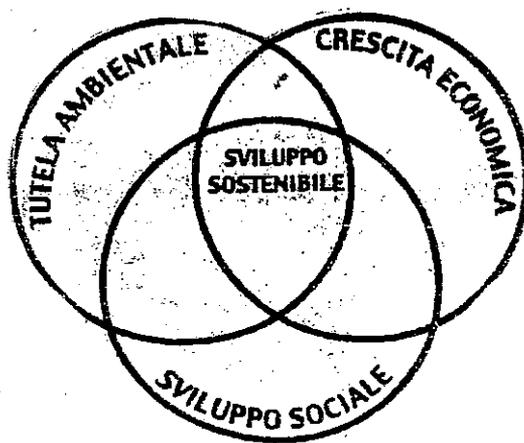
www.cariciv.it

GRUPPO
BANCA CR FIRENZE

ALLEGATO n. 9

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrealvaldliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

**Richiesta di Pronuncia di Compatibilità Ambientale
Del Ministero dell'Ambiente
E del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali
(Art. 6 Legge 8 Luglio 1986 n. 349)**

Studio di Impatto Ambientale del Piano Regolatore Portuale

IL COMMISSARIO

AVVISA

Che L'Autorità Portuale di Civitavecchia, con sede in Civitavecchia Molo Vespucci snc, ha predisposto lo Studio di Impatto Ambientale relativo alla variante al Piano Regolatore Portuale, per il quale ha avanzato richiesta di compatibilità ambientale, ai sensi delle disposizioni di Legge in materia.

Gli elaborati relativi allo Studio di Impatto Ambientale del P.R.P. sono depositati per la pubblica consultazione presso:

- Ministero dell'Ambiente - Commissione Valutazione Impatto Ambientale, Via C. Colombo, 44 - 00147 Roma;

- Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Via del Collegio Romano, 27 - 00186 Roma;

- Regione Lazio - Ufficio Valutazione Impatto Ambientale, Ufficio V, Settore 68, presso Assessorato Utilizzo Tutela e Valorizzazione delle Risorse Ambientali, Via Del Caravaggio, 99 - 00165 Roma;

- Nonché presso gli uffici della Sede dell'Autorità di Civitavecchia, Molo Vespucci snc, - 00053 Civitavecchia (Roma).

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 9 del D.P.R. 12/04/1996, chiunque vi abbia interesse può presentare in forma scritta istanze e osservazioni o ulteriori elementi conoscitivi sulla questione, indirizzandole alle Amministrazioni sopra richiamate entro 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

IL COMMISSARIO Giovanni Moscherini

AUTORITÀ PORTUALE DI CIVITAVECCHIA

**Richiesta di Pronuncia di Compatibilità Ambientale
Del Ministero dell'Ambiente
E del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali
(Art. 6 Legge 8 Luglio 1986 n. 349)**

Studio di Impatto ambientale

Proposta di realizzazione di una Vasca di Colmata a Nord di Torre Valdaliga

IL COMMISSARIO

AVVISA

Che L'Autorità Portuale di Civitavecchia, con sede in Civitavecchia Molo Vespucci snc, ha predisposto lo Studio di Impatto Ambientale relativo alla realizzazione di una vasca di colmata a nord di Torre Valdaliga, per la quale intende chiedere la valutazione della compatibilità ambientale, ai sensi delle disposizioni di Legge in materia.

Gli elaborati relativi allo Studio di Impatto Ambientale della Vasca di Colmata sono depositati per la pubblica consultazione presso:

- Sede dell'Autorità di Civitavecchia, Molo Vespucci snc, - 00053 Civitavecchia (Roma).

Ai sensi delle disposizioni di cui all'art. 9 del D.P.R. 12/04/1996, chiunque vi abbia interesse può presentare in forma scritta istanze e osservazioni o ulteriori elementi conoscitivi sulla questione, indirizzandole alle Amministrazioni sopra richiamate entro 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso.

IL COMMISSARIO Giovanni Moscherini



Al MINISTERO dell'AMBIENTE
Commissione Valutazione Impatto Ambientale
Via C.Colombo,44 - 00147 ROMA

OGGETTO: Trasmissione Osservazioni alla Proposta di realizzazione di una Vasca di Colmata a Nord di TorreValdaliga.

Con la presente, la sottoscritta Gabriella ROSSI, Portavoce della Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso, Lista Civica di Civitavecchia, operante nel territorio, trasmette alla V.S. le Osservazioni in merito alla Proposta di realizzazione di una Vasca di Colmata a Nord di TorreValdaliga in parte dei fondali del S.I.C. IT 6000005.

Le presenti Osservazioni vengono presentate visto l'Avviso Pubblico comparso il 16 dicembre 2005 di cui si allega copia sul quotidiano, SOLE24ORE, ai sensi dell'Art.6 Legge 8 Luglio 1986, n.349, in qualità di soggetto interessato ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 12/04/1996.

Civitavecchia 12 gennaio '06

Gabriella ROSSI
Portavoce
Lista Civica AMBIENTE e LAVORO

Per eventuali comunicazioni urgenti:
tel.mob. 349/1219985

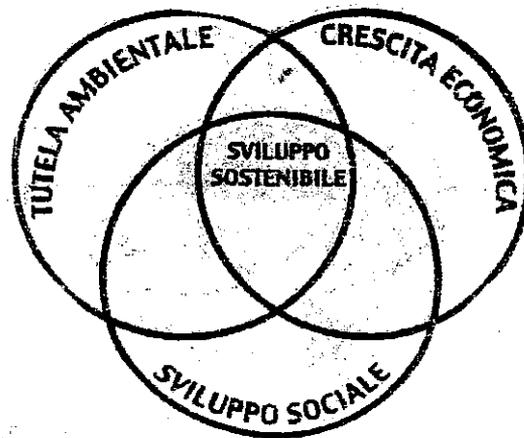
12 GEN. 2006



ALLEGATO n. 10

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Assemblea Generale

Adunanza del 26 ottobre 2007

N. del Protocollo 65/07

OGGETTO: Porto di Civitavecchia. lavori di costruzione della Darsena Energetico Grandi Masse. Concessione demaniale Marittima rep- 3071 dell'8 marzo 2006 a favore della Compagnia Porto di Civitavecchia s.p.a. **Progetto Definitivo Generale.** Importo complessivo € 206.000.000,00

L'ASSEMBLEA GENERALE

VISTA la nota n. 4569 del 26.03.2007, con la quale l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha trasmesso, per esame e parere, l'affare indicato in oggetto;

ESAMINATI gli atti pervenuti;

UDITA la Commissione Relatrice (Musci, D'Antonio, Ranieri, Messere, Burghignoli, Da Deppo, Stura, Nuti, Fiadini, Evangelista, Albenzio, Parise).

PREMESSE

Con lettera prot. n. 4569 del 26.03.2007, l'Autorità Portuale di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta ha trasmesso per esame e pare il progetto definitivo generale in esame.

Dalla relazione generale che accompagna il progetto è possibile desumere gli elementi salienti che caratterizzano l'intervento infrastrutturale proposto, che si riportano qui di seguito attraverso uno stralcio significativo della relazione stessa.

" 1. INTRODUZIONE

Il progetto di realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse prende il via con il "Protocollo d'Intesa per lo sviluppo di iniziative per il polo energetico di Civitavecchia" del 29/07/1997, firmato, presso il Comitato per il Coordinamento delle iniziative per l'Occupazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dai Ministeri, dalla Regione, dal Comune, dall'Autorità Portuale e dalle aziende interessate a tale sviluppo.

Con l'Intesa, nel prendere atto della coincidenza di interessi fra queste aziende e gli operatori di altri settori industriali manifestanti l'esigenza di nuovi spazi per la movimentazione di grandi masse quali cereali e altre merci sciolte, si stabiliva di promuovere e definire:

-la presentazione di un progetto da parte delle aziende interessate allo sviluppo del settore energetico e grandi masse del porto di Civitavecchia;

-la realizzazione transitoria, ad opera degli operatori privati interessati, di un terminale petrolifero off-shore, nelle more della realizzazione della nuova darsena energetica e grandi masse.

Diretta conseguenza di tale Protocollo d'intesa è la Convenzione stipulata il 30/12/1997 per la Concessione della darsena petrolifera del porto di Civitavecchia e per la concessione di aree demaniali e specchi acquei destinati alla costruzione della nuova darsena energetica-grandi masse e di un terminale petrolifero a mare.

Con tale Convenzione, le parti interessate e già firmatarie del protocollo d'intesa del luglio '97, hanno definito i rapporti e gli impegni reciproci necessari per l'attuazione del programma di sviluppo del Porto. In sostanza, la Compagnia Porto di Civitavecchia si è fatta carico delle attività progettuali e di studio necessarie ad avviare la costruzione della nuova Darsena energetica, mentre altri soggetti privati si sono impegnati a gestire le attuali strutture energetiche ed a realizzare il terminale transitorio off-shore.

L'iniziativa della Compagnia Porto di Civitavecchia di rilanciare la realizzazione della Darsena Grandi Masse si inquadra, dunque, nel contesto sopradescritto e rappresenta il completamento necessario del polo portuale di Civitavecchia in termini di servizi di banchina per le rinfuse e per i prodotti petroliferi. Da tale completamento ci si attende l'attrazione del traffico merci specializzato che comporterà lo sviluppo dei servizi connessi alla gestione ed al trasporto delle merci stesse.

La Compagnia Porto di Civitavecchia s.p.a. ha, nel 2000, sottoposto all'Autorità Portuale la documentazione relativa alla prima stesura del progetto della Darsena Energetica-Grandi Masse per le valutazioni di compatibilità ambientale.

In data 29.1.2002 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio ha trasmesso copia conforme del decreto DEC/VIA/6923 datato 28/1/2002, recante giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla variante al piano regolatore portuale di Civitavecchia "Darsena Energetica-Grandi Masse" condizionatamente all'ottemperanza di alcune prescrizioni.

Nel luglio 2003 è stato presentato e licenziato poi, nell'ottobre dello stesso anno, dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici un primo stralcio propedeutico alla realizzazione delle opere per la costruzione della Darsena, ovvero i lavori di dragaggio e relative casse di colmata.

Nel maggio 2005 la Compagnia Porto di Civitavecchia s.p.a. ha trasmesso all'Autorità Portuale una prima stesura del progetto definitivo della Darsena Energetica Grandi Masse, riprendendo quanto già approvato nello stralcio approvato nel 2003, nonchè il prescritto piano operativo, a

corredo dell'istanza di concessione per la durata di anni 50 delle aree demaniali marittime e degli specchi acquei necessari alla costruzione della Darsena Grandi Masse. Nella Concessione Demaniale Marittima rilasciata, in via definitiva, il 9 marzo 2006, viene richiesta al concessionario la redazione del Progetto Definitivo Generale, da sottoporre al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Progetto Definitivo Generale, qui descritto, riprende la configurazione iniziale, già assentita dal Ministero dell'Ambiente, considera le scelte tecniche e costruttive tracciate nel progetto definitivo Primo Stralcio "Dragaggi e Cassa di Colmata", già approvato, e porta a livello "definitivo" i documenti a corredo della proposta progettuale.

Pertanto, nella trattazione non si affronteranno le questioni riguardanti: le operazioni di escavo; il loro refluento in cassa di colmata e la costruzione di quest'ultima, essendo questa, già stata oggetto di valutazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Voto n. 227/03).

Le opere di completamento, sovrastrutture, distribuzione impianti a rete, vie di corsa, edifici relativi al centro servizi portuali e quanto non illustrato nel presente progetto, saranno oggetto di un terzo lotto di completamento, da predisporre alla definizione esatta del layout operativo.

2. DESCRIZIONE GENERALE

2.1 GENERALITA'

La Darsena Energetica Grandi Masse costituirà un bacino, con imboccatura verso N-W, sul quale si affacceranno le diverse banchine da cui sarà racchiuso, disposte tutte lungo il perimetro, senza presenza di sporgenti o sub-darsene.

In particolare: in direzione parallela a quella dell'imboccatura (NW-SE) si troverà la banchina petrolifera, denominata Molo di Sopraflutto; lungo la direzione E-W sarà allocata la Banchina Polifunzionale; mentre la Banchina di Riva sarà orientata lungo la direzione S-N; lungo la direzione NE-SW la banchina ENEL chiuderà il bacino.

Il molo di sopraflutto, realizzato con cassoni cellulari, avrà una duplice funzione, poichè riparerà il porto dal moto ondoso e funzionerà come banchina petrolifera; difatti al suo interno vi saranno tre attracchi petroliferi, due per petroliere da 50.000 dwt ed uno per petroliere da 100.000 dwt.

Nella parte antistante l'attracco petrolifero da 100.000 dwt il fondale sarà dragato a -18m, così come nel cerchio di evoluzione, per permettere l'accosto di queste petroliere in tutta sicurezza, mentre nelle zone antistanti gli altri due attracchi verranno conservati i fondali naturali, che presentano profondità maggiore di 14m.

La banchina di riva, anch'essa realizzata con cassoni cellulari, potrà essere utilizzata per l'attracco di navi per trasporto di grandi masse, in quanto presenterà caratteristiche idonee per lunghezza e larghezza di terrapieno retrostante e per facilità di collegamento con l'entroterra. Non si esclude la possibilità di destinare quota di tale banchina e relativo piazzale per la movimentazione di prodotti containerizzati, essendo questo mezzo di trasporto sempre più apprezzato anche nel settore dei prodotti energetici e derivati. La banchina polifunzionale, allorquando verrà realizzata l'adiacente Darsena Servizi, prevista in zona "La Mattonara", avrà una fascia del terrapieno retrostante di esclusiva competenza; poichè si tratta di una striscia molto stretta, tale banchina sarà destinata a scarico di rinfuse solide. I fondali antistanti, sia la banchina di riva, che quella polifunzionale, verranno dragati a -14m, anche se le modalità di imbasamento dei cassoni cellulari, di cui saranno costituite tali banchine, consentiranno in futuro di approfondire i fondali fino a quota -16m.

Nella descrizione delle opere, rispetto all'intera area in concessione, vengono stralciate due aree come indicato nella planimetria G-PL05 :

-l'area semicircolare, posta a Sud della Darsena, in cui risiedono rinvenimenti e strutture di particolare interesse archeologico, che sarà oggetto di un intervento di recupero e valorizzazione a cura della Soprintendenza Archeologica competente;

-l'area a confine con la Centrale di Torvaldaliga Sud, che il P.R.P. 2004 destina alla cantieristica navale, la cui definitiva sistemazione è stata rinviata al lotto di completamento successivo e finale.

2.2 DRAGAGGI E CASSA DI COLMATA

2.2.1 Premessa

Per completezza di esposizione, di seguito si illustrano, sinteticamente, i lavori già contemplati nel progetto definitivo primo stralcio – Dragaggi e Cassa di Colmata, del maggio 2003, licenziato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con Voto n. 227/03.

2.2.2 Dragaggi

I dragaggi previsti nel bacino si possono distinguere in due parti, ovvero quelli a cura ENEL e quelli a cura della Compagnia Porto.

I dragaggi a cura ENEL sono costituiti da una quota parte pari a 500.000m³, riguardanti le aree su cui insisteranno le banchine carbone e sottoprodotti, oggetto di altro intervento, e da una quota parte pari a 727.000mc, contemplati nel progetto "Dragaggi e Cassa di Colmata".

I dragaggi a cura Compagnia Porto, che ammontano a 4.199.850 mc, interessano, invece, il canale di accesso alla darsena, il cerchio di evoluzione, la parte antistante l'attracco petrolifero da 100.000dwt, dragata a -18m, la zona antistante le banchine di riva e polifunzionale, dragata a 14m, e le cunette di imbasamento dei cassoni.

La quantità totale di materiale da dragare considerata nell'intervento "Dragaggi e cassa di colmata" assomma, pertanto, a 4.926.850 mc.

Le modalità da adottare per lo svolgimento dei dragaggi possono sinteticamente suddividersi in due categorie:

- Dragaggio meccanico;
- Dragaggio idraulico.

L'adozione della prima tipologia di escavo si preferirà per operazioni di dragaggio che richiedano particolare precisione ed in aree limitate, quali le cunette di imbasamento dei cassoni.

2.2.3 Cassa di colmata provvisoria

La cassa di colmata sarà delimitata su due lati dalla costa, sul terzo lato, lungo circa 450m, e sul quarto, lungo 870m circa, da due tratti di scogliera.

La capacità di volume della cassa di colmata, calcolata fra i fondali esistenti e la quota + 3.00m è di circa 1.600.000m³.

Sulla cassa di colmata verranno realizzati n. 3 cumuli stabilizzanti per un volume complessivo massimo di circa 1.712.000m³.

2.3 OPERE DI PROTEZIONE E BANCHINE

2.3.1 Molo di sopraflutto

Il molo di sopraflutto sarà costituito da una diga a parete verticale attraccabile all'interno dalle petroliere.

I cassoni della diga sono simili a quelli realizzati nell'antemurale Cristoforo Colombo del porto di Civitavecchia. Le differenze riguardano l'altezza, che nel nostro caso risulta più modesta, le celle interne antiriflettenti, previste al fine di mitigare i fenomeni di agitazione interna al porto e la forma adottata per il muro paraonde. Tali cassoni sono imbasati a -16,80m s.l.m.m. e presentano sovrastruttura con muro paraonde che raggiunge altezza +8,50m s.l.m.m..

Tale molo, oltre a svolgere una funzione di protezione, rispetto al moto ondoso proveniente dal settore di traversia principale, sarà utilizzato come banchina petrolifera. Sul lato interno della diga sono, infatti, previsti tre attracchi (due per navi sino a 50.000dwt, uno per navi sino a 100.000dwt) realizzati, ognuno, con tre cassoni: quello centrale, più arretrato, ha la funzione di piattaforma di carico e scarico e su di esso verranno collocati i bracci di carico; gli altri due cassoni laterali e sporgenti rispetto a quello centrale, dotati di parabordi, costituiscono le briccole di accosto. I cassoni costituenti gli attracchi da 50.000dwt saranno imbasati a -16,80m s.l.m.m., mentre quelli costituenti l'attracco da 100.000dwt saranno imbasati a -18,80m s.l.m.m. e hanno i fondali antistanti di profondità pari a 18 m.

Per l'ormeggio delle petroliere sono previste bitte da 150 t, posizionate secondo quanto prescritto dalla norma BS6349 Part4.

Le briccole di accosto sono dotate di un sistema di difesa elastica analogo a quello adottato per la banchina polifunzionale e di riva, ovvero parabordi del tipo a pannello frontale in grado di assorbire 1800kNm di energia.

2.3.2 Banchine

2.3.2.1 Banchina di riva

La banchina di riva, anch'essa realizzata in cassoni di tipo antiriflettente lato porto, è imbasata alla -16,8m s.l.m.m., con fondali antistanti dragati fino al profondità di 14 m s.l.m.m..

Nella parte a confine della zona "La Mattonara", si attende che vengano realizzate le opere relative alla Darsena Servizi, il terrapieno a tergo della banchina, realizzato con il materiale proveniente dai dragaggi, verrà protetto da un tratto scogliera di raccordo con mantella costituita da massi antifer, che si andrà ad attestare sul tratto di scogliera, ortogonale alla costa, che costituisce il perimetro di contenimento della Cassa di Colmata, relativa al primo stralcio dei lavori.

Poiché si ritiene che tale banchina e relativo piazzale retrostante verranno adibiti a terminal container, sulla sovrastruttura del cassone si è predisposto uno scasso per la futura realizzazione di una trave portarotaia per gru di banchina di ultimissima generazione, con sbraccio capace di sollevare container disposti su 22 file, come accade sulle navi da 12500 TEU.

Anche gli arredi di banchina sono stati dimensionati prevedendo l'accosto e l'ormeggio di navi portacontainer da 12500 TEU. Pertanto si sono previste bitte da 150 t, poste ad un interasse di 27 m, e parabordi del tipo a pannello frontale C.F. Gomma Cp1800 in grado di assorbire 1800kNm di energia, posti ad interasse variabile tra i 12 e 15 metri (vedi B-PS03), da cui deriva che la lunghezza minima delle navi che possono ormeggiare in banchina è $LOA = Fns/0.15 = 12/0.15 = 80m$.

La sovrastruttura, in corrispondenza del filo banchina, avrà una quota di +2,5m s.l.m.m., come prescritto dal P.R.P.

2.3.2.2 Banchina polifunzionale

La banchina polifunzionale sarà realizzata con cassoni uguali a quelli previsti nel molo di sopraflutto.

Poiché la completa funzionalità di tale banchina si realizzerà allorché verrà costruita la Darsena Servizi, ad essa adiacente, che permetterà di realizzare il retrostante terrapieno, si è ipotizzato la costruzione, in fase transitoria, di un muro paraonde, con le stesse caratteristiche di quello previsto per il molo di sopraflutto.

In questa maniera, anche in fase transitoria, verrà garantita la funzionalità del resto del bacino, poiché tale banchina assumerà in un primo momento funzione di difesa rispetto al moto ondoso.

La realizzazione o meno di tale muro sarà chiaramente legata allo stato di avanzamento dei lavori della Darsena Servizi.

In merito all'istallazione di bitte e parabordi si segue lo stesso criterio adottato per la banchina di riva.

3. ITER AUTORIZZATIVO

3.1 AUTORIZZAZIONI ACQUISITE E PRESCRIZIONI

3.1.1 DEC/VIA 6923/2002

La Darsena Energetica Grandi Masse è un'opera, nella configurazione individuata nel progetto, prevista dal Piano Regolatore Portuale 2004 di Civitavecchia e dalla Variante al Piano Regolatore Portuale del 1990.

Tale Darsena, infatti, era già contemplata dal P.R.P. approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1990, ma il Ministero dell'Ambiente, a cui il Piano fu trasmesso per la verifica di impatto ambientale, richiese approfondimenti e modifiche in merito all'opera.

Il 28 gennaio 2002 il Ministero dell'Ambiente, a seguito della nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale presentata dall'Autorità Portuale nel 2001, espresse "giudizio positivo

circa la compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia", emettendo il relativo Decreto di Pronuncia di compatibilità ambientale DEC/VIA 6923/2002.

Il Ministero dell'Ambiente, nell'esprimersi favorevolmente, elencò una serie di prescrizioni, cui l'Attuatore del progetto avrebbe dovuto ottemperare. Nel capitolo 8 si elencano le prescrizioni accompagnando, ciascuna di esse, con le azioni intraprese per ottemperarvi.

3.1.2 Voto 227/03 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici

Il parere espresso con il Voto 227/03 è in realtà riferito al solo stralcio dei lavori riguardanti "Escavo e cassa di colmata", tuttavia riporta osservazioni e prescrizioni che interessano il progetto definitivo delle opere di completamento: opere foranee, banchina di riva e opere accessorie, trattate appunto in questa sede.

Assolutamente pertinenti all'argomento trattato in questo progetto appaiono le seguenti considerazioni:

Nella "Relazione geologica e geotecnica" sono riportati i valori di alcune grandezze fisiche e meccaniche dei terreni interessati dalle opere. E' da segnalare l'assenza di misure delle caratteristiche di resistenza dei terreni a grana fine in termini di tensioni efficaci. Tale lacuna - i cui riflessi sono evidenti sulle verifiche di stabilità - dovrebbe essere colmata con una specifica sperimentazione che, probabilmente, sarebbe stata prevista se la campagna d'indagini fosse stata specificatamente riferita al dimensionamento geotecnico delle opere in progetto.

Pur con le considerazioni appena svolte, si osserva che la citata Relazione comprende le verifiche di sicurezza e le valutazioni sul comportamento delle opere in condizioni di servizio previste dalla normativa geotecnica.

Alcune puntuali osservazioni riguardano le verifiche di "stabilità dei cassoni cellulari che in realtà non fanno parte del progetto in esame ma del progetto generale relativo alla darsena. In proposito tuttavia si rileva che tali verifiche dovrebbero costituire parte integrante della Relazione geotecnica, come previsto dalla legge; si evidenzia anche la mancanza delle verifiche di stabilità delle fondazioni di tali opere (sono presenti solo le verifiche allo scorrimento e al ribaltamento), ricordando che la valutazione delle massime sollecitazioni in fondazione non costituisce di per sé una verifica di stabilità.

Per quanto riguarda le verifiche di stabilità globale delle opere, si evidenzia la necessità di tali valutazioni anche nelle condizioni di lungo termine, in presenza di terreni a grana fine.

In presenza di tali terreni è anche necessaria la valutazione quantitativa dell'evoluzione dei cedimenti nel tempo, soprattutto nelle situazioni più significative quali le banchine di riva e i piazzali.

Un'ultima osservazione riguarda il dragaggio e la ricollocazione del materiale proveniente dagli escavi. A questo proposito si rileva la mancanza di valutazioni in merito alla posa in opera del materiale dragato e ai connessi problemi geotecnici (stabilità, compattazione e cedimenti) in considerazione anche della notevole percentuale dei terreni a grana fina.

Si troverà puntuale riscontro alle osservazioni sopra riportate nell'elaborato RT03 "Relazione Geotecnica".

3.1.3 Soprintendenza Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale

Una prima espressione favorevole in ordine alla realizzazione dell'opera si ritrova nelle premesse del Decreto VIA 6923/2003, dove si riporta il contenuto della nota del Ministero per i Beni e le Attività Culturali prot. ST/408/23097/01 del 29/11/2001.

Nella nota si evidenziava, tra l'altro, che la nuova localizzazione della Darsena Energetica-Grandi Masse, antistante la centrale ENEL, potrà consentire la definitiva riqualificazione del porto storico ed il decongestionamento della città, con lo spostamento dei traffici commerciali verso nord. In particolare, a parere della Soprintendenza, la realizzazione della banchina di collegamento con l'antemurale e l'apertura del porto antico verso sud, risultano congruenti alle "più volte richiamate prospettive di restauro e valorizzazione turistico-culturale del porto traiano".

Si prescriveva infine che, dopo la conclusione della presente procedura di V.I.A., vengano effettuate da parte di archeologici professionisti di fiducia della Soprintendenza medesima, e con modalità e tempi che verranno concordati di volta in volta con l'Autorità Portuale di Civitavecchia, "puntuali indagini archeologiche sia di tipo stratigrafico, per le eventuali preesistenze di epoca preistorica e storica, lungo le linea di costa, sia di carattere subacqueo nell'antistante settore marino".

Nel paragrafo: "Caratterizzazione Archeologica" si riportano gli esiti delle indagini condotte e le conseguenti azioni intraprese.

4. INQUADRAMENTO TERRITORIALE DELL'INTERVENTO

4.1 RAPPORTI DI COERENZA CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

La stesura corrente del progetto generale della Darsena Energetica Grandi Masse si pone, cronologicamente, a cavallo tra il PRP del 1990, attualmente vigente, e la variante al P.R.P. del 2004, strumento adottato dall'Autorità Portuale e dagli enti territoriali e licenziato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 209 del 29 ottobre 2004.

4.1.1 P.R.P. Vigente 1990

Nella configurazione illustrata in questo progetto non si evidenziano apprezzabili scostamenti rispetto alla estensione del piazzale, la lunghezza delle banchine, delle opere foranee ed il loro orientamento (vedi G-PL01).

Tuttavia va segnalato che, rispetto al PRP 1990, il molo di sottoflutto è stato radicato a terra, questo inoltre risulta leggermente ruotato ed allungato a costituire le banchine a servizio della Centrale Torvaldaliga Nord, atto a ricevere le navi adibite al trasporto dei prodotti destinati ad alimentare gli impianti della centrale.

4.1.2 P.R.P. adottato 2004

Rispetto a questo più recente strumento di pianificazione, la configurazione illustrata in questo progetto risulta coerente. Difatti, le geometrie delle banchine e del piazzale risultano coincidenti con quanto indicato nel P.R.P. (vedi G-PL01).

Una modifica significativa apportata dal PRP 2004, rispetto all'edizione del 1990, è costituita dalla quota dei fondali ipotizzata in darsena nella zona antistante le banchine di riva, polifunzionale e in parte della zona antistante la banchina petrolifera.

Vengono, infatti, condotti a -16m i fondali precedentemente fissati a -14m, restando inalterato il tirante d'acqua a -18m, per il canale d'accesso, il cerchio di evoluzione e l'accosto petrolifero da 100.000 DWT.

Per permettere, quindi, in futuro l'approfondimento dei fondali, previsti in questo progetto a quota -14,00 m, si sono imbasati i cassoni in maniera tale che il futuro dragaggio a -16,00 m non ne comprometta la stabilità.

Una ulteriore variazione è costituita da una quota di fondale portata a -5m. in corrispondenza dell'innesto della banchina di riva con il profilo naturale della costa al confine con la Centrale di Torvaldaliga Sud.

Tale dragaggio, non ritenuto necessario ai fini della funzionalità della Darsena non è previsto in questo progetto, ma potrà sempre essere realizzato in futuro.

5. LA FUNZIONALITÀ ATTUALE DEL PORTO

5.1 IL PORTO DI CIVITAVECCHIA OGGI

Il Porto di Civitavecchia è inserito nel sistema dell'Alto e Medio Tirreno, che a sua volta fa parte del cosiddetto Corridoio Tirrenico che parte da Gioia Tauro per terminare in Liguria. Questo corridoio si colloca a pieno titolo nelle grandi reti infrastrutturali europee; l'insediamento dei maggiori operatori mondiali nel campo della movimentazione dei container sui porti di Genova, Livorno, Civitavecchia, Napoli e Gioia Tauro lo dimostra in maniera evidente.

Il porto di Civitavecchia può rafforzare la sua posizione in nodo fondamentale per il Corridoio Tirrenico, rispetto il sistema portuale dell'Alto e Medio Tirreno, dove, assieme a Livorno, è l'unico porto che movimentata oltre 10 milioni di tonnellate di merci.

Il porto di Civitavecchia connota la sua presenza sul territorio in relazione ai seguenti traffici:

- prodotti petroliferi;*
- passeggeri internazionali – mercato crocieristico;*
- passeggeri nazionali – cabotaggio;*
- merci varie.*

Prodotti petroliferi

Nel 2001 il porto di Civitavecchia ha movimentato complessivamente 3.375.632 t di prodotti petroliferi.

Recentemente si è realizzata a Nord dell'ambito portuale, nei pressi della centrale di Torvaldaliga nord, una piattaforma off-shore, localizzata a circa 5 km dalla costa, la cui attività ha consentito la riconversione della vecchia Darsena Petroli per le attività commerciali. Secondo un accordo già ratificato la piattaforma petrolifera sarà demolita all'atto dell'entrata in servizio della Darsena Grandi Masse.

Passeggeri internazionali

Nel mercato crocieristico il porto di Civitavecchia possiede una posizione di rilievo nel Mediterraneo intercettando un quarto della movimentazione complessiva, quota che diventa del 100% nell'ambito del corridoio Tirrenico.

Passeggeri nazionali – cabotaggio

Il mercato dei passeggeri nazionali rappresenta uno degli aspetti forti del porto di Civitavecchia che da anni si conferma quale scalo leader italiano nel settore.

Merci varie

Il traffico merci è caratterizzato dai prodotti alimentari, siderurgici, chimici ed inerti.

5.2 L'EVOLUZIONE DEL PORTO

La politica promossa negli ultimi anni dall'Autorità Portuale, e che trova puntuale riscontro negli scenari prospettati nella più recente configurazione di P.R.P., individua come obiettivi prioritari:

- Allontanamento delle attività commerciali connesse ai traffici marittimi dal porto storico;*
- Predisposizione di calate portuali specializzate nell'area settentrionale del porto;*
- Riorganizzazione funzionale dell'ambito portuale;*
- Miglioramento della qualità dei servizi offerti ai passeggeri dei traghetti e delle crociere;*
- Incremento dei servizi offerti agli operatori del settore marittimo;*
- Miglioramento dei collegamenti con l'entroterra.*

Nell'ambito di questo ambizioso progetto, grande risalto occupa il decentramento, rispetto al porto storico, delle attività commerciali e industriali che condizionano pesantemente la vocazione turistico-ricettiva che il porto antico può e vuole darsi.

In questo contesto si inserisce l'iniziativa promossa dalla Compagnia Porto di Civitavecchia; difatti, la progettazione della Darsena Energetica Grandi Masse è finalizzata all'accoglienza degli sviluppi di traffico connessi all'incremento dell'uso del carbone per la produzione dell'energia elettrica, nonché alla necessità di diversificazione dei prodotti energetici.

Considerato che l'offerta di infrastrutture per i prodotti petroliferi nei porti del Corridoio Tirrenico è caratterizzata da un basso numero di accosti e banchine dedicate, l'opera pianificata dal Porto di Civitavecchia, ovvero la Darsena Energetica Grandi Masse, si caratterizza fra le più importanti, per la tipologia merceologica considerata, nell'ambito dei porti dell'Alto e Medio Tirreno.

La dotazione di banchine "specializzate" della DEGM consente di liberare, definitivamente, dall'ingombrante presenza, nel porto storico, delle rinfuse carbone e degli attracchi per il bunkeraggio presso i moli 22-23 della nuova banchina commerciale.

Nelle previsioni del traffico di carbone bisogna considerare che la centrale Enel di Torre Valdaliga Nord sta trasformando la propria struttura passando dalla alimentazione ad olio combustibile a quella a carbone.

L'ENEL ha pertanto previsto di realizzare un molo dedicato al carbone di Torre Valdaliga Nord, nella Darsena Energetica Grandi Masse, della quale la nuova banchina costituirà il molo di sottoflutto.

Gli idrocarburi, oltre che presso il porto commerciale per le attività di bunkeraggio, vengono scaricati sulla piattaforma off-shore cui attraccano le navi petrolifere, situata a Nord del Porto, nei pressi della Centrale Enel. Tale torre è opera recente e nasce dall'esigenza di allontanare traffici pericolosi dal Porto storico.

5.3 QUADRO DEI COLLEGAMENTI I COLLEGAMENTI FERROSTRADALI

5.3.1 Viabilità stradale di collegamento territoriale

Civitavecchia, situata nella parte Nord-Occidentale del territorio della Regione Lazio, è accessibile da Nord e da Sud tramite la Strada Statale Aurelia (SS1) che corre parallela alla costa transitando nell'abitato.

Da Sud, inoltre, è raggiungibile mediante l'Autostrada A12 (Roma-Civitavecchia) i cui punti di interscambio con il territorio locale sono rappresentati da:

-Svincolo di Civitavecchia Sud, situato in prossimità del confine tra i comuni di Civitavecchia e Santa Marinella;

-Svincolo di Civitavecchia Nord, situato a monte dell'abitato, in corrispondenza dell'intersezione con la strada provinciale per Allimiere e Tolfa, tratto extraurbano della via delle terme di Traiano di penetrazione nella città;

-L'incrocio tra il raccordo autostradale in uscita verso Nord e la via Aurelia, presso la cantoniera Pantano, punto nevralgico transitorio del sistema di collegamento con l'entroterra e con la Toscana, in attesa di una prossima trasformazione adeguata alle sue funzioni.

5.3.2 Viabilità urbana e di accesso al porto

Le strade di accesso al porto sono costituite dal raccordo Civitavecchia-Viterbo, accesso incompleto al porto commerciale presso il fosso Fiumaretta denominato "Varco Commerciale", dalla Via Terme di Traiano che raggiunge il porto in corrispondenza del "Varco Vespucci". Oltre ai citati varchi si accede al porto tramite:

-Varco Fortezza, localizzato in corrispondenza di Porta Fortezza e nei pressi della dogana;

-Varco Livorno, localizzato presso Porta Livorno;

-Varco Porto Franco, direttamente collegato alla Darsena Romana.

Di particolare interesse ai fini del miglioramento della funzionalità della rete viaria facente capo al porto è la strada Mediana, situata in posizione intermedia tra l'Aurelia e il raccordo Civitavecchia-Viterbo. Tale strada ha origine a Sud della via Aurelia, all'incirca all'altezza del porto di Riva di Traiano, e prosegue il suo corso verso Nord fino a raggiungere nuovamente l'Aurelia.

5.3.3 Viabilità Ferroviaria

Il porto di Civitavecchia è servito dalla linea ferroviaria Roma-Pisa (stazione di Civitavecchia) che corre in direzione Nord-Sud, parallela alla costa nonchè dalla linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica, parzialmente dismessa. Il tratto in uso è adibito al trasferimento di automobili dal porto commerciale ad un'area industriale retrostante.

5.3.4 L'accesso alla Darsena Energetica Grandi Masse

L'accesso alla Darsena Energetica Grandi Masse, dalla viabilità interna al porto, sarà assicurata da una duplice modalità:

-La prima si collega alla viabilità di accesso alla contigua darsena servizi "La Mattonara", denominato Ingresso Sud;

-La seconda si innesta sull'area "Cerniera" individuata, nei pressi della Centrale Torvaldaliga Sud, dal P.R.P. del 2004 e denominata Ingresso Nord.

Dall'ingresso Sud potranno accedere i mezzi per la banchina petrolifera e quella polifunzionale. In ragione del layout che si darà al piazzale retrostante la banchina di riva, non si esclude un collegamento con quest'ultimo probabilmente alternativo all'ingresso posto a Nord che, conseguentemente, sarà a questi dedicato.

Ambedue i nastri stradali di accesso sono previsti a quattro corsie, il varco Nord, conformemente alla previsioni di piano, sarà dotato di un'area a parcheggi posta a ridosso del piazzale della Darsena.

6. INDAGINI PROPEDEUTICHE ALL'INTERVENTO

Per dare avvio alla realizzazione delle opere previste nel progetto generale si sono avviate, preventivamente, le prescritte attività volte ad ottenere le autorizzazioni necessarie:

- Bonifica bellica dell'area dei lavori;
- Espletamento delle prospezioni archeologiche prodomiche all'ottenimento del nulla-osta da parte della Soprintendenza dei Beni Archeologici Monumentali;
- Caratterizzazione ambientale chimico-fisica e microbiologica da sottoporre al vaglio della Regione Lazio, condizione questa necessaria per l'emissione del nulla-osta al dragaggio da parte di quest'ultima;
- Predisposizione dello studio di monitoraggio ambientale per la qualità dell'aria e delle emissioni acustiche da sottoporre preventivamente alla valutazione del Ministero dell'Ambiente;

6.1 BONIFICA BELLICA

In data 16 ottobre 2006 le operazioni di ricognizione da ordigni esplosivi sono state ultimate e in data 20/10/06 è stata emessa la dichiarazione di garanzia che attesta il rinvenimento dei seguenti ordigni bellici: 2 bombe d'aereo da 500 libbre, una mina navale, e un numero imprecisato di proiettili da mortaio, sparsi su un raggio di circa 30 metri.

La bonifica bellica degli ordigni è stata effettuata nel mese di novembre 2006.

6.2 CARATTERIZZAZIONE ARCHEOLOGICA

In data 18/10/2006 sono state consegnate, dalla società incaricata all'espletamento delle indagini, n. 3 copie del dossier finale sulla caratterizzazione archeologica già eseguita.

Le attività di caratterizzazione sin qui condotte hanno evidenziato che la posizione delle aree da sottoporsi ad ulteriori indagini può essere classificata in tre classi:

Reperti posti all'interno del limite della futura cassa di colmata (classe A);

Reperti posti in prossimità dell'impronta della scogliera che delimita la cassa di colmata (classe B);

Reperti posti all'esterno della futura cassa di colmata (classe C).

Per ciò che attiene ai reperti configurabili in classe A), si è convenuto che le indagini di approfondimento potranno essere più agevolmente condotte in acqua calma, solo dopo la realizzazione della scogliera.

Per ciò che attiene, invece, all'accumulo di reperti che si fanno ricadere in prossimità della scogliera configurabili in classe B), si è convenuto di procedere senza ulteriore indugio ad un approfondimento di indagine in sito onde definire in via prioritaria la natura dei ritrovamenti e procedere alla loro pronta classificazione.

Per quel che riguarda, infine, l'addensamento di reperti configurabili in classe C), si è preso atto che ulteriori indagini devono necessariamente coordinate con il gestore dell'Impianto di Torre Valdaliga Sud, per il tramite dell'Autorità Portuale, vista la prossimità degli stessi rispetto alle opere di presa ed il conseguente rischio di incolumità per gli operatori.

Attualmente il team di archeologi sta procedendo alle caratterizzazioni dei rinvenimenti configurabili in classe B.

6.3 CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE CHIMICO-FISICA E MICROBIOLOGICA

L'attività in questione ha avuto inizio il 13 Settembre 2006 e ha trovato conclusione in data 30 dicembre 2006.

Il risulta finale conferma le previsioni che vedevano i materiali da dragare classificabili come non contaminati essendo, tutte le concentrazioni dei parametri analizzati, inferiori alle concentrazioni soglia di contaminazione, previste dalla Tabella 1 colonna B dell'allegato 5 alla parte quarta del D.Lgs. nr. 152/2006.

7. LE FINALITÀ DELL'INTERVENTO

7.1 I PUNTI DI CRITICITÀ

7.1.1 Torvaldaliga Sud

La costruzione del piazzale, retrostante la banchina di riva della DEGM, interferisce con le opere di presa della Centrale Torvaldaliga SUD, mentre il funzionamento delle opere di restituzione della stessa Centrale interferisce con la configurazione di bacino chiuso della Darsena, ponendo problemi di carattere ambientale, relativamente alla temperatura che si andrebbe ad avere all'interno dello specchio acqueo della Darsena.

Innanzitutto il problema va posto, cronologicamente, in due momenti specifici.

- in fase di costruzione;
- a opera finita ed in esercizio.

Della seconda condizione si parla diffusamente nello specifica relazione a corredo del progetto definitivo.

Dei problemi connessi al funzionamento dell'impianto in fase di costruzione, vale la pena fare qualche considerazione in sede di analisi delle criticità. Una interruzione della produzione della centrale sud comporta perdite economiche invero ingenti, ma ancora più temuta è l'ipotesi di una fermata accidentale dell'impianto per avarie ai suoi impianti di presa e restituzione. Il rischio connesso ad un avvenimento del genere, può associarsi alla presenza di sedimenti, con dimensione di poco superiore al millimetro, nel fluido raccolto per il raffreddamento; oppure dall'insorgere di un corto circuito termico tra il fluido riscaldato restituito e quello prelevato dalle opere di presa.

Per escludere contaminazioni da sedimento, connesso alle lavorazioni, si rende necessario regimentare il flusso delle particelle in sospensione prodotte dalle lavorazioni.

Gli accorgimenti adottati vanno, dalla adozione di accorgimenti atti a proteggere il bacino di raccolta delle opere di presa, all'adozione di accorgimenti per minimizzare la dispersione dei sedimenti nelle fasi di dragaggio.

Un ulteriore potenziale criticità è costituita dai sedimenti trasportati dai fossi di Monnafelicità e Torre dell'Orso che, a causa della loro interferenza con la configurazione di progetto, saranno convogliati e dotati di una vasca di sedimentazione che provvederà ad intercettare i sedimenti di dimensioni potenzialmente pericolose. Per gli approfondimenti relativi a queste considerazioni si rinvia alla specifica relazione RT09.

La posizione reciproca delle opere di presa e restituzione, sia nella fase transitoria dei lavori, che a regime, è stata oggetto di attenta analisi, condotta ricorrendo a modelli matematici sofisticati, elaborati con l'ausilio del calcolatore. I risultati emersi dall'analisi fanno escludere il manifestarsi di condizioni di conflitto termico tra le due opere, ciò, tanto nella configurazione transitoria, che in quella definitiva.

7.1.2 Torvaldaliga Nord

Come già richiamato precedentemente, la Centrale di Torrevaldaliga Nord è oggetto di un radicale intervento di riconversione, da parte dell'Enel, che prevede il passaggio dalla combustione ad olio combustibile a quella a carbone.

Per le notevoli quantità in gioco e per i siti di provenienza del carbone, l'approvvigionamento del combustibile deve necessariamente avvenire via mare.

Ciò ha indotto l'Enel ad inserire nell'ambito del progetto di conversione sopra citato, come opere connesse, la realizzazione di 2 banchine (principale e secondaria) per la movimentazione delle rinfuse solide funzionali all'esercizio dell'impianto.

Nel progetto della "Darsena Energetico – Grandi Masse", la funzione di "molo di sottoflutto" (necessaria per limitare la penetrazione del moto ondoso all'interno della darsena) è affidata ad una scogliera. Il progetto dell'Enel ha trovato, nell'area del molo di sottoflutto, la naturale sede per la sistemazione delle proprie banchine.

In particolare, la banchina principale dell'Enel, oltre a svolgere la funzione di accosto attrezzato per l'attracco delle carboniere e lo sbarco del carbone, assicura una più efficace protezione alla penetrazione del moto ondoso rispetto alla scogliera inizialmente prevista per effetto di una maggiore estensione in lunghezza e per il suo radicamento a terra, andando di fatto a sostituirsi all'originario "molo di sottoflutto" della D.E.G.M.. La banchina Enel, per il lato che si affaccia sulla D.E.G.M., sarà dotata di fondali pari a 18m.

Detto questo e considerato che l'Enel ha effettuato comunque tutti gli studi necessari a comprovare che anche in assenza di protezioni la banchina principale per lo sbarco del carbone può essere utilizzata garantendo gli standard di sicurezza, va, comunque, evidenziato che la futura protezione, costituita dal Molo di sopraflutto della Darsena Energetica Grandi Masse migliorerà notevolmente le condizioni di esercizio delle banchine ENEL e l'operatività in sicurezza della darsena nel suo complesso.

Del resto, i due progetti, D.E.G.M. e opere a mare per la riconversione a carbone della Centrale Termoelettrica, non possono che considerarsi come elementi complementari tra loro collegati volti a migliorare gli aspetti di funzionalità e sicurezza delle operazioni portuali nonché a facilitare le manovre delle navi all'interno della darsena senza interruzioni dell'operatività.

Anche, il bacino di refluento, individuato in sede di progetto ed autorizzato dal Ministero dell'Ambiente per il materiale rinveniente dal dragaggio necessario per condurre il fondale alla quote necessarie, nella parte antistante le banchine Enel, deve essere costituito dalla cassa di colmata della DEGM.

7.1.3 Darsena Servizi "La Mattonara"

La Darsena Servizi "La Mattonara" è una tra le più rilevanti infrastrutture introdotte dal nuovo P.R.P. 2004. Trattasi di un'opera che è contigua, a Sud, con il Molo di sopraflutto della Darsena Energetica Grandi Masse e rispetto ai punti analizzati precedentemente, più che comportare delle criticità, presenta motivi di opportunità nella gestione tecnico-economica delle opere.

Originariamente, infatti, la Darsena Energetica Grandi Masse vedeva la presenza di una importante scogliera di protezione a Sud, tanto per la quota di contenimento della colmata che a protezione della banchina polifunzionale.

Oggi l'utilità di queste opere di protezione a scogliera risulta, teoricamente, superata dalla presenza degli attigui terrapieni della Darsena Servizi La Mattonara.

Il teorico è d'obbligo in quanto, allo stato, non si è in grado di stabilire quando la nuova Darsena Servizi verrà costruita.

La situazione creatasi ha posto opzioni che meritano un approfondimento:

- possibilità di ridurre il ricorso al materiale rinveniente dalle cave;
- possibilità di escludere qualsivoglia sistema di protezione verso i quadranti meridionali, lungo il confine comune;
- necessità di garantire l'autonomia funzionale alla banchina polifunzionale anche in assenza della infrastruttura contigua.

Ritenuto doverosamente di escludere la possibilità di ricorrere, comunque, ad una scogliera di protezione della banchina polifunzionale, per i connessi problemi ambientali e per l'estrema onerosità della rimozione della scogliera stessa, si è esaminata la possibilità di procedere, con soluzione di continuità con il molo di sopraflutto, utilizzando cassoni cellulari, del medesimo tipo, sormontati anch'essi da muro paraonde, che potrà essere demolito allorquando sarà realizzata la Darsena Servizi.

Una soluzione di questo tipo, tuttavia, comporta delle rinunce tecniche: il piazzale retrostante la banchina polifunzionale, funzionalmente, viene drasticamente ridimensionato, cosa che ne mortifica le potenzialità di esercizio. D'altra parte gli oneri connessi alla demolizione del muro

paraonde, pur se economicamente meno rilevanti di quelli occorrenti per la rimozione della scogliera, sono apparsi di difficile giustificazione anche in considerazione della loro vita utile, probabilmente molto limitata.

L'opzione individuata come la più sostenibile vede la posa dei cassoni lungo tutto il molo di sopraflutto e la successiva costruzione della sovrastruttura con muro paraonde a partire dalla testata del molo di sopraflutto sino a giungere alla radice dello stesso.

Ciò consente di rinviare alle valutazioni dell'Ufficio della Direzione dei Lavori, l'opportunità o meno di procedere alla costruzione della sola sovrastruttura piana, o anche del muro paraonde, in funzione dello stato di avanzamento dei lavori della Darsena Servizi, che si andrà a registrare durante la fase di lavoro in questione.

7.1.4 Delocalizzazione cantieri navali

Le piccole darsene in prossimità della Buca di Nerone ospitano da decenni, modesti approdi per piccoli mezzi da diporto, prevalentemente ad uso degli abitanti della zona.

Trattasi per lo più di mezzi quali piccoli motoscafi, gommoni, barchette a remi o a vela di dimensioni variabili dai 4 agli 8 metri. Lo stazionamento dei piccoli mezzi è per lo più associato alla presenza di iniziative artigianali nel settore della manutenzione di piccoli natanti che operano in sito in regime di concessione, a rinnovo annuale.

L'endemica carenza di posti barca in zona, associata all'elevato costo di quanto ancora disponibile, fa sì che questi porticcioli costituiscano oggi l'unica alternativa sostenibile economicamente per gli armatori.

Tanto nel nuovo Piano Regolatore Portuale adottato, che in quello precedente vigente, la localizzazione di queste utenze non è stata oggetto di specifica previsione.

Nell'ambito della Darsena Energetica Grandi Masse, in ragione dell'importante traffico navale previsto, vige l'assoluta incompatibilità per la convivenza di questi piccoli mezzi con le grandi navi petroliere, e carboniere, che vi manovreranno.

L'Autorità Portuale di Civitavecchia, insieme al Comune hanno allo studio soluzioni localizzative per risolvere il problema, ma non è escluso che non si realizzi l'auspicata armonia tra il cronoprogramma dei lavori di costruzione della Darsena Energetica Grandi Masse e dei tempi previsti per la delocalizzazione dei piccoli cantieri.

Questa criticità è riportata per mera completezza di esposizione, tuttavia, esulando dai compiti di questo progetto trovare una soluzione al problema, la Compagnia Porto di Civitavecchia, come potrà riscontrarsi nel quadro economico generale che correde il progetto, ha previsto tra le somme a disposizione una voce di costo adeguata, in conformità alle prescrizioni contenute nella Concessione Demaniale Marittima rilasciata il 9 marzo 2006.

7.2 PREVISIONI SUL TRAFFICO

7.2.1 Volume del traffico verso pontili ENEL

E' previsto che ai pontili ENEL, sui quali verranno movimentati carbone, calcare, gesso e ceneri, accosteranno le seguenti navi:

- Navi carboniere Cape Size da 135.000 dwt;
- Navi carboniere Panamax da 80.000 dwt;
- Navi carboniere Ore Carrier da 180.000 dwt;
- Navi Handymax da 30.000 dwt;
- Navi Handysize da 8.000 dwt;
- Navi Singledecker da 8.000 dwt.

La caratteristiche dimensionali delle navi previste sono le seguenti:

Tipologia L.O.A. Breadth Draught

Cape Size 135.000 DWT 290 m 47,5 m 17,2 m

Handymax 30.000 DWT 185 m 24,6 m 9,4 m

Handysize 8.000 DWT 120 m 18,0 m 7,5 m

Singledecker 8.000 DWT

104 m

17,2 m

7,8 m

Si prevede un traffico così distribuito su base annua:

- N. 37 Cape Size da 135.000 DWT;
- N. 16 Panamax;
- N. 25 Handysize;
- N. 10 Handysize da 21.000 DWT;
- N. 8 Handymax;
- N. 31 Singledecker.

7.2.2 Volume del traffico Prodotti Petroliferi

Sulla parte interna al bacino della banchina petrolifera sono previsti tre attracchi petroliferi, due per navi sino a 50.000 dwt ed uno sino a 100.000 dwt,

Le caratteristiche dimensionali delle navi previste sono le seguenti:

Tipologia L.O.A. Breadth Draught

Oil tanker 100.000 DWT 298 m 48,1 m 15,4 m

Oil tanker 50.000 DWT 211 m 32,3 m 12,6 m.

È possibile, sulla base delle caratteristiche fisiche di realizzazione della banchina, ipotizzare un traffico così distribuito su base annua:

- N. 60 petroliere da 100.000 DWT;
- N. 120 petroliere da 50.000 DWT.

7.2.3 Volume del traffico Grandi Masse

I traffici relativi agli accosti della banchina di riva e di quella polifunzionale sono legati alle tipologie di merci che verranno movimentate sulle due diverse banchine.

In ogni caso, analizzando le dimensioni dei piazzali retrostanti le due banchine e osservando quanto indicato dal P.R.P., si è ipotizzato che la banchina di riva potrà essere a servizio: del traffico delle ceneri e dei gessi provenienti dalla adiacente centrale elettrica dell'Enel, mediante installazione di silos; lavorazione di rinfuse metalliche depositate su piazzale, rinfuse solide in genere e cereali trasportati anche a mezzo container; sbarco cemento e klinker, compreso mulino di frantumazione; sbarco - imbarco container anche con servizio di apertura e smistamento merci; silos stoccaggio cereali; attrezzature per lo sbarco caolino; prodotti forestali ed industriali.

I quantitativi ipotizzati sulla base dei contatti intervenuti con le compagnie armatrici e le case di spedizione interessate, senza distinzione fra merci alla rinfusa e merci containerizzate sono i seguenti:

- Cellulosa, legname e prodotti forestali (1 mln di ton/anno)
- Carbone (500 mila ton/anno)
- Cemento con impianto di confezionamento (500 mila ton/anno)
- Rinfuse metalliche e prodotti ferrosi (300 mila ton/anno)
- Prodotti petroliferi (4mln di ton/anno)
- Caolino (300 mila ton/anno)
- Klinker per cemento (500 mila ton/anno)
- Sili, granai più mulino di produzione (400 mila ton/anno)
- Prodotti chimici non pericolosi (150 mila ton/anno)

7.3 I BENEFICI

7.3.1 Dismissione Torre petrolifera

Come richiamato nell'introduzione, la costruzione della Darsena Energetica Grandi Masse si inserisce all'interno di un progetto strategico che vede come risultato finale la restituzione del porto storico alla città destinandolo al traffico passeggeri e crocieristico, finalità questa raggiungibile solo delocalizzando, alle porte della cittadina, le attività industriali stridenti con questa connotazione.

Il processo, avviato alla fine degli anni '90, si è articolato in tre fasi:

1. Costruzione della piattaforma off-shore a nord e dismissione della banchina petroli nel porto commerciale;

2. Trasferimento dei depositi petroliferi dal porto commerciale verso il fronte nord dell'Aurelia;

3. Costruzione della darsena energetica grandi masse con conseguente dismissione della piattaforma off-shore.

I lusinghieri risultati, già richiamati precedentemente, circa la capacità del porto di Civitavecchia di intercettare la quasi totalità di passeggeri e croceristi nel Medio Tirreno, registrata negli ultimi anni, di per sé costituisce chiara testimonianza dei benefici all'economia e alla viabilità della città portuale indotta da questa strategia.

In realtà vieppiù: la qualità delle acque ed il pericolo connesso agli sversamenti accidentali, in prossimità delle coste, risulta nettamente migliorata; la navigabilità in corrispondenza del porto commerciale è diventata nettamente più sicura ed aperta ad un traffico per diportisti di qualità.

La costruzione della Darsena Energetica Grandi Masse consentirà di completare il processo di razionalizzazione avviato nel porto rendendo anche più vantaggioso lo scarico di merci petrolifere a Civitavecchia. Infatti, l'uso della Torre Petrolifera comporta costi accessori - rimorchiatori, controstallie, ecc, - che si ripercuotono sulle tariffe di scarico, facendo preferire i porti dell'Alto Tirreno per questo genere di scambi. Il risultato è un incremento dei trasporti su gomma dei prodotti petroliferi verso la provincia romana ed un progressivo depauperamento dell'attività industriale di deposito e trattamento dei prodotti petroliferi, con conseguenti ricadute occupazionali sul territorio.

L'attivazione degli accosti petroliferi della Darsena Energetica Grandi Masse consente di riallineare le tariffe rispetto agli scali concorrenti, di modernizzare i processi industriali, a tutto vantaggio dell'efficienza del servizio, della sua economicità e della minimizzazione degli impatti sul territorio. Non va sottaciuto, infatti, che la rete viaria cittadina non verrebbe più interessata dal traffico dei mezzi pesanti, vuoi per la delocalizzazione a nord delle attività, nonché per il più generoso ricorso a servizi a condotta posti a supporto dell'insediamento.

7.3.2 Centrale ENEL

Come si è già detto condizione necessaria per il corretto esercizio della Centrale di Torvaldaliga Nord è l'esercizio del Molo carbonifero che consente l'approvvigionamento di combustibile, più pulito, in sostituzione dell'olio combustibile, all'esistente centrale.

Non si vuole in questa sede richiamare gli enormi vantaggi connessi alla riconversione a carbone, partendo da quegli ambientali che si riferiscono alle emissioni contenute di CO₂, sino all'opportunità di disporre di fonti alternative a quelle tradizionali di cui le vicende politiche internazionali condizionano periodicamente la disponibilità.

Civitavecchia con le Centrali Nord e Sud svolge per il paese un ruolo fondamentale, assicurando gli approvvigionamenti energetici di cui ha bisogno. E ciò viene fatto coinvolgendo sempre meno i centri urbani, minimizzando le ricadute ambientali sul territorio e sganciandosi da vicende internazionali che possono pesantemente condizionare l'economia del Paese.

7.3.3 Ottimizzazione dei trasporti

Il mondo occidentale in generale, e la comunità europea in particolare, da tempo hanno individuato nel trasporto marittimo l'unica possibile alternativa all'esponenziale crescita del trasporto su ferro e gomma, posto oggi ai limiti del collasso.

Questo processo, tradotto poi nella sigla "Autostrada del Mare", prevede l'attivazione di poli di eccellenza in punti nevralgici del Mediterraneo dove far confluire e ottimizzare i servizi offerti nei vari settori merceologici.

Civitavecchia, grazie alla felice posizione geografica, è naturalmente candidata ad assolvere questa importante funzione. La Darsena Energetica Grandi Masse si pone, nello scenario degli interventi individuati dall'Autorità Portuale, come la soluzione ottimale alla gestione del trasporto delle grandi masse energetiche nel Medio Tirreno, svolgendo questa funzione senza indesiderate implicazioni per la cittadina ed i suoi abitanti, inducendo viceversa grandi opportunità di crescita sociale ed economica.

8. OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DEC/VIA 6923

Con riferimento al Decreto del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio DEC/VIA/6923 relativo al progetto "Darsena Energetica Grandi Masse" da realizzarsi in ambito portuale nel Comune di Civitavecchia del 20 gennaio 2002, la Compagnia Porto di Civitavecchia, ha assunto tutte le iniziative e condotto azioni atte ad ottemperare alle prescrizioni cui si subordina l'efficacia del predetto Decreto. Di seguito, come puntuale riscontro alle prescrizioni di cui ai punti da a) ad n) si evidenziano le azioni intraprese:

punto a) dovrà essere eseguita una campagna di caratterizzazione della prateria di Poseidonia oceanica estesa da Capo Dinaro a S. Severa, con particolare riferimento alla porzione su matte che si estende intorno ai -10 -15 m di profondità, ritenuta idonea per gli interventi di restauro. Gli elementi di caratterizzazione dovranno comprendere tutti gli aspetti necessari alla definizione dei parametri biologici e fisici dell'ambiente in cui si andrà ad operare, compresa la redazione di opportune cartografie tematiche a scala di dettaglio.

A valle di tale campagna, e sulla base delle risultanze ottenute, dovrà essere sviluppato un progetto esecutivo degli interventi di restauro che descriva nel dettaglio le modalità di esecuzione delle opere, le superfici interessate, i quantitativi di materiale vegetale da utilizzarsi e la relativa modalità di approvvigionamento e di eventuale stoccaggio, i costi ed i tempi previsti per la realizzazione delle opere. Per quanto attiene l'approvvigionamento del materiale vegetale, si dovrà individuare una idonea stazione sperimentale nell'ambito della prateria "La Mattonara" che verrà interessata dalla realizzazione delle opere portuali, in corrispondenza della quale effettuare il prelievamento di zolle o talee da sottoporre ai successivi reimpianti. In nessun caso l'approvvigionamento di materiale vegetale dovrà avvenire a scapito di altre formazioni. I requisiti di progetto indicati nella documentazione integrativa allo studio di impatto ambientale (Doc. 5 dicembre 2001, prot. 13046/VIA/A.013) con particolare riferimento alla superficie complessiva da restaurare, devono essere considerati requisiti minimi. Le fasi di attuazione del progetto di restauro dovranno essere riferite alle fasi di realizzazione delle opere, in modo tale che al completamento delle opere portuali corrisponda il completamento del restauro della prateria. Informazioni circa l'andamento dei lavori dovranno essere comunicate al Ministero dell'Ambiente con cadenza periodica, corrispondente almeno agli stati di avanzamento lavori previsto dal contratto.

Dovrà inoltre essere realizzato un programma di monitoraggio degli interventi che dovrà comprendere tutte le analisi e misure necessarie ad apprezzare l'andamento dell'operazione e a effettuare tempestivamente gli eventuali interventi di manutenzione e ripristino; le operazioni dovranno avere carattere non distruttivo e dovranno essere effettuate con la densità spaziale adeguata a ricoprire l'intera area sottoposta a restauro. Dovranno inoltre essere adottate tutte le misure atte a prevenire azioni di danneggiamento agli impianti derivanti da azioni antropiche; ad esempio, se possibile, mediante il posizionamento di barriere fisiche. In ogni caso l'Autorità Portuale di Civitavecchia dovrà provvedere ad ottenere la concessione demaniale per lo specchio acqueo interessato dall'operazione. Il successo dei reimpianti dovrà essere verificato con cadenze periodiche, non superiori ai tre mesi;

dovranno essere garantiti tutti gli interventi di manutenzione e ripristino (ad esempio, sostituzione di talee morte, risistemazione di moduli asportati o dislocati, ecc.) per un periodo non inferiore ai due anni dal completamento dell'intervento. Il monitoraggio dovrà avere una durata complessiva di almeno cinque anni dal completamento delle attività di riforestazione. I risultati della campagna dovranno essere comunicati al Ministero dell'Ambiente con cadenza periodica, non superiore ai quattro mesi per i primi due anni e ai sei mesi per i successivi tre anni.

I risultati della campagna di caratterizzazione dovranno pervenire al Ministero dell'Ambiente, insieme al progetto esecutivo degli interventi, comprensivo di quadro economico, ed al programma di monitoraggio previsto; entro quattro mesi dalla conclusione delle indagini di caratterizzazione, e comunque, prima di dare corso alle relative procedure di appalto. Per la verifica e controllo delle sopradescritte -attività dovrà essere istituito un apposito comitato (Osservatorio), costituito da

esperti nominati dal Ministero dell'Ambiente, della Regione Lazio e dell'Autorità Portuale di Civitavecchia.

Il proponente dovrà assicurare la copertura finanziaria di tutte le operazioni descritte.

Azioni intraprese:

Le azioni connesse al rispetto della prescrizione riguardante la caratterizzazione e la sperimentazione della Prateria "Poseidonia" sono comuni alle attività eseguite da Enel Produzione e, da quest'ultima curate. La fase di trapianto, il cui progetto è stato oggetto di approvazione da parte del Ministero dell'Ambiente è iniziata il 31/08/2004 e si è conclusa il 03/03/2005.

Attualmente è in corso la fase di monitoraggio.

punto b) dovrà essere rivista la suddivisione in fasi delle attività di costruzione previste, al fine di contenere la diffusione del materiale risospeso in fase di dragaggio in aree esterne a quelle di stretta pertinenza portuale.

Azioni intraprese:

Il progetto in oggetto è dotato di cronoprogramma dal quale si possono evincere le diverse fasi di realizzazione. In ogni caso verranno adottate tutte le precauzioni per evitare la diffusione di materiale risospeso in fase di dragaggio.

Si segnala, infatti, che le operazioni di dragaggio seguiranno la costruzione del Molo di Sottoflutto (in fase di realizzazione a cura Enel) che limita sensibilmente l'effetto delle correnti prevalenti in bacino; inoltre le modalità di dragaggio, che interessano il primo stralcio (Dragaggi e Cassa di Colmata), sono tali da minimizzare il materiale in sospensione durante i lavori.

punto g) dovrà essere predisposto un piano di monitoraggio per il controllo della qualità dell'aria e del clima acustico, sia durante l'esecuzione dei lavori sia durante il successivo periodo di esercizio, a convalida anche delle progettazioni di protezione acustica eseguite propedeuticamente. Tale piano dovrà prevedere la predisposizione di una idonea banca dati per l'archiviazione e la diffusione delle informazioni, il piano dovrà essere presentato al Ministero dell'Ambiente per la verifica di ottemperanza prima di dare corso alle procedure d'appalto;

Azioni intraprese:

La Compagnia Porto di Civitavecchia ha incaricato la società CESI (Centro Elettrotecnico Sperimentale Italiano Giancinto Motta s.p.a.) di Milano che sta predisponendo il progetto di monitoraggio. L'articolazione del progetto in fasi è descritta nel paragrafo 6.4.

punto i) il progetto esecutivo delle opere portuali dovrà comprendere tutti gli elementi progettuali di cui alle precedenti prescrizioni, e prevedendo, in particolare, le necessarie sinergie tra le fasi di realizzazione ed esecuzione. Tutte le prescrizioni dovranno essere recepite nei capitolati speciali d'appalto;

Azioni intraprese:

Tutto quanto comporti assunzione di accorgimenti e/o oneri diversi a cura dell'appaltatore viene segnalato all'interno del Capitolato Prestazionale (vedi CS01).

punto l) per quanto riguarda l'esigenza di allontanare lo scarico termico della centrale di Tor Valdaliga Sud si dovrà eseguire il progetto integrativo che prevede il convogliamento del fluido all'esterno dello specchio acqueo portuale;

Azioni intraprese:

Le condotte dell'opera di restituzione, in PRFV, corrono attraverso il bacino all'interno di una trincea a profondità variabile, che in corrispondenza del cerchio di evoluzione è pari a -23 m s.l.m.m..

Tali condotte attraversano tre cassoni del molo di sopraflutto, scaricando l'acqua in mare aperto. Questa scelta progettuale fa sì che il bacino chiuso non risenta di eventuale riscaldamento dell'acqua, che provocherebbe danni di carattere ambientale. Per i dettagli tecnici e prestazionali si rinvia alla relazione specifica (RT08).

punto m) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e, raccomandazioni individuate dalla Regione Lazio e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

Regione Lazio (nota n. 164682 del 6/12/2001)

"...si esprime parere favorevole di compatibilità ambientale con le seguenti prescrizioni:

• Dragaggi:

...OMISSIS ...

-In relazione agli esiti del trattamento ed alla qualità finale lo stesso potrà essere riutilizzato per il imbonimento delle aree portuali o destinato ad impianti di smaltimento previa disidratazione secondo un apposito piano di smaltimento da concordare con la Regione. Le vasche destinate al trattamento dovranno essere realizzate con idoneo manto di impermeabilizzazione;

-Dovrà essere realizzato il confinamento degli specchi d'acqua soggetti a dragaggi per diminuire l'emissione di sedimenti in sospensione all'esterno del bacino di lavorazione;

-Non sono ammesse reimmissioni in mare;

Azioni intraprese:

-E' previsto il riuso in ambito portuale di Civitavecchia dell'intero quantitativo del materiale rinveniente dal dragaggio. Pertanto non ricorrono le condizioni per l'utilizzo di impianti di smaltimento.

-Tutti i dragaggi saranno svolti con tecnologie e modalità atte a minimizzare la produzione di materiali in sospensione nelle acque. I criteri base consistono:

-nella riduzione dei movimenti degli utensili impiegati per l'asportazione del materiale, attraverso controlli di informatizzazione e moderne tecniche di aspirazione controllata;

-nella schermatura delle aree sottoposte a dragaggio mediante "panne" che limitano la circolazione delle sospensioni, quando le condizioni idrodinamiche lo consentono e l'aumento della torbidità eccede i valori indotti dalle condizioni naturali;

-metodi di trasporto ed allontanamento idonei a ridurre le dispersioni nelle fasi successive all'escavo, mediante circuiti chiusi aspiranti/refluenti ovvero con limitazione della tracimazione dalle bette di trasporto.

-Per il dragaggio delle aree ove sono presenti sedimenti di materiale limoso o argilloso sarà adottato il metodo del dragaggio selettivo, consistente nell'adozione di tecnologie che consentono di intervenire asportando strati di modesto spessore, con minima produzione di sospensione. Il costante controllo della posizione della testa dalla elinda di dragaggio consente il programmare l'invio dei materiali dragati alla destinazione stabilita per ciascuna area a profondità di intervento.

Il mezzo idoneo a svolgere il dragaggio selettivo è costituito da una draga aspirante/refluente dotata di una testa di dragaggio comandata a distanza con un sistema informatizzato in grado di regolare la sua operatività in funzione di molti parametri monitorati in continuo: posizione esatta della testa sul fondo (altimetrica e planimetrica), andamento dei fluidi dei circuiti aspirante e refluyente, profilo del fondale, programmazione del dragaggio da effettuare ed altri parametri legati al ciclo di lavorazione.

Questa particolare draga consente di operare con minima dispersione o disturbo dei sedimenti del fondo.

Il sistema di aspirazione e reflumento dovrà essere a ciclo chiuso e non dovrà permettere la dispersione dei fanghi risultanti dal dragaggio nell'ambiente circostante prima che essi raggiungano la cassa di colmata.

Inoltre la costruzione del Molo di Sottoflutto, propedeutica alle operazioni di dragaggio, contrasterà il moto ondoso riducendo l'agitazione ondosa all'interno della costruenda Darsena.

-Non sono previste reimmissioni in mare

• Cave:

-Le quantità del materiale provenienti da cave ancora occorrenti dovranno ulteriormente essere ridotte ricorrendo al massimo utilizzo dei cassoni cellulari e recuperando tutto il materiale dragato;

-Dovrà essere eseguito il lavaggio preventivo degli inerti provenienti dalla cava da utilizzare per le opere a mare; tutte le acque raccolte nelle operazioni di lavaggio dovranno subire un processo di decantazione;

Azioni intraprese:

Nel Capitolato Prestazionale è prevista specifica prescrizione che impone il lavaggio preventivo degli inerti e successivo trattamento per decantazione dei reflui derivanti dalle operazioni.

Si sottolinea che, compatibilmente con le risultanze dei calcoli statici condotti, le opere a mare sono prevalentemente realizzate ricorrendo a cassoni cellulari e riutilizzando, laddove possibile, il materiale rinveniente dal dragaggio.

Ministero per i beni e le attività culturali

"... vengano effettuate da parte di archeologi professionisti di fiducia della Soprintendenza medesima, e con modalità e tempi che verranno concordati di volta in volta con l'Autorità Portuale di Civitavecchia, "puntuali indagini archeologiche sia di tipo stratigrafico, per le eventuali preesistenze di epoca preistorica e storica, lungo la linea di costa, sia di carattere subacqueo nell'antistante settore marino..."

Azioni intraprese:

L'Autorità Portuale di Civitavecchia ha istituito una cabina di regia per supportare e coordinare tutte le puntuali indagini archeologiche prescritte per l'intera struttura di progetto.

Compagnia Porto ha già condotto, con tecnici individuati di concerto con la Soprintendenza, le attività di caratterizzazione archeologica. Si rinvia al paragrafo 6.2 per gli esiti e gli approfondimenti.

punto n) vanno altresì ottemperate, ove non specificamente modificate dal presente decreto, tutte le prescrizioni contenute nel decreto 2613 del 29 ottobre 1996 e nel decreto 2935 del 22 dicembre 1997.

Azioni intraprese:

Non ricorrono nei succitati decreti prescrizioni non già riportate nel DEC/VIA/6923 che riguardano l'intervento in parola.

9. ASPETTI GEOLOGICI, GEOMORFOLOGICI ED EVOLUTIVI - INDAGINI ESEGUITE

9.1 CARATTERISTICHE GEOLOGICHE GENERALI

La storia geologica del Lazio settentrionale è legata all'evoluzione, prevalentemente neogenica (Miocene superiore, Pleistocene medio-superiore), del sistema orogenico appennino centrale.

Tale ciclo tettonico è contraddistinto da una fase compressiva (Burdigaliano-Langhiano) con vergenza prevalentemente orientale che si realizza attraverso migrazioni e sovrascorrimenti successivi di settori di catena su piani a basso angolo.

Dietro la catena in avanzamento (settore occidentale) rimanevano ampi settori successivamente interessati da una fase tettonica distensiva associata all'apertura del bacino di retro-arco tirrenico (Messiniano-Tortoniano). Questo ciclo tettonico "migrazione spazio temporale della catena e dei bacini di avanfossa - apertura del bacino di retro-arco tirrenico" ha funzionato più volte, ogni

volta cambiando la precedente geometria in funzione dei nuovi vincoli geodinamici, come locali rotazioni, lacerazioni e faglie trascorrenti.

La storia geologica del Lazio settentrionale rappresenta dunque soltanto un aspetto parziale dell'evoluzione tettonica della catena appenninica centrale.

Le rocce sedimentarie che affiorano nell'area in esame possono essere schematicamente raggruppate in quattro complessi, i cui rapporti reciproci sono in parte stratigrafici ed in parte tettonici. Secondo Fazzini et al. (1972) le formazioni sedimentarie affioranti possono essere suddivise nei seguenti complessi (Figura 2): a) complesso basale, solo parzialmente autoctono; b) complesso alloctono, costituito da due unità tettoniche distinte; c) complesso semiautoctono; d-e) complesso neo-autoctono e depositi recenti.

Il complesso alloctono risulta costituito da due distinte unità tettoniche, in parte coeve, geometricamente e tettonicamente sovrapposte. La prima, geometricamente inferiore (unità esterna) comprende l'intera serie cretacico-oligocenica dei flysch tolfetani calcareo argilloso marnosi ed arenacei; la seconda, geometricamente superiore, (unità interna) è rappresentata dalla serie argillitico-arenacea cretacica, e forse in parte paleocenica della Pietraforte.

Alle due unità principali si associa, in posizione di chiusura alla serie, una terza formazione costituita in prevalenza da argilloscisti e rare intercalazioni calcaree ed arenacee, riferibili al Paleocene ed affiorante solo in due limitati lembi posti ad est su Santa Marinella e tra Santa Severa e Tolfa.

Il trasporto tettonico ha certamente agito su materiali litologicamente differenziati con diverso comportamento plastico ed ha provocato una serie di modifiche strutturali (rovesciamenti di pacchi di successioni, spiegazzamenti e caoticizzazione di porzioni di litofacies argillitiche) che rendono più difficoltosa l'interpretazione dell'assetto strutturale dell'area.

Nel settore in esame, sono estesamente distribuite le formazioni sedimentarie continentali e marine, neogene e quaternarie che costituiscono il complesso neo-autoctono.

Queste formazioni affiorano lungo l'intera fascia costiera tra Cerveteri-Ladispoli e la zona di Tarquinia compresa tra i fiumi Marta e Mignone; altri depositi sono distribuiti tra Tolfa, Civitella Cesi e Blera.

I sedimenti che costituiscono il complesso neoautoctono comprendono:

- depositi semicontinentali ipoalini del Messiniano regressivo, rappresentati da esigui affioramenti di calcareniti, arenarie calcaree e puddinghe poligeniche, trasgressivi sulle diverse formazioni flyschoidi alloctone;

- conglomerati sabbiosi, argille e sabbie del Miocene superiore - Pliocene inferiore;

- depositi argillosi e marnosi del Pliocene inferiore e medio, depositi in ambiente circalitorale.

Questi sedimenti affiorano solo ai margini se dell'abitato di Civitavecchia;

- depositi argillosi e marnosi con gessi di ambiente infralitorale del Pliocene inferiore (argille grigio-azzurre), sono distribuiti estesamente nella zona a nord di Tolfa ed a SE di Tarquinia;

- sedimenti calcarei, calcarenitici, arenacei e conglomeratici con sabbie ed argille di ambiente infralitorale riferibili al Pliocene medio superiore; questi depositi affiorano principalmente attorno a Tarquinia (calcareniti e calcari sabbiosi compatti, "Macco");

- depositi marini infralitorali del Siciliano-Tirreniano, affiorano in tutta la fascia costiera dell'area in esame; si tratta prevalentemente di sabbie, argille, calcareniti cementate fossilifere ("Panchina") e subordinatamente di conglomerati e puddinghe;

- formazioni continentali pleistoceniche oloceniche di origine fluvio-lacustre (terrazzate), alluvionale, fluvio-paludosa ed idrotermale (travertino);

- prodotti piroclastici, lavici ed ignimbritici dei distretti tolfetano-cerite (4.2/2.5-m.a.), sabatino (0.43/0.08 m.a.), vicano (0.3/0.14 m.a.) e vulsino (0.45/0.2 m.a.); fatta eccezione per i prodotti vulcanici tolfetani e ceriti, le rimanenti vulcaniti affiorano solo come prodotti distali ai margini dell'area in esame.

9.2 INDAGINI ESEGUITE

La ricostruzione del complesso quadro geologico alla scala delle problematiche di progetto è stata basata sulla raccolta e le elaborazioni di numerosi dati stratigrafici progressivamente raccolti ed elaborati sia nell'ambito di precedenti fasi di progettazione che in occasione di importanti interventi studiati, progettati ed eseguiti in zone limitrofe.

I dati stratigrafici e geotecnici sono state integrate e completate con una ampia, organica ed impegnativa campagna d'indagine impostata sulla esecuzione di sondaggi meccanici a carotaggio continuo di grande profondità eseguiti direttamente a mare.

9.3 ASSETTO LITOSTRATIGRAFICO LOCALE

Nella zona direttamente interessata dalla realizzazione della Nuova Darsena Energetica Grandi Masse nel Porto, sono presenti depositi sedimentari, di natura per lo più sabbiosa e calcarenitica, impostati su termini limo-sabbiosi o argilloso-limosi. Nella zona centrale grossomodo corrispondente al segmento di banchina che taglia una valle fluviale sommersa ivi presente, detti litotipi si impostano nuovamente su materiali calcarenitici di colore grigio chiaro.

Nell'area possono essere riconosciuti almeno tre distinti complessi litologici, i cui reciproci rapporti stratigrafici caratterizzano rispettivamente la zona più prossima alla costa (Zona Costiera) e quella distale.

ZONA COSTIERA

In questo ambito sono stati effettuati i sondaggi da B6 a B9 (Allegato 1). Nel complesso i dati acquisiti sono omogenei tra loro ed indicano la successione di un complesso sabbioso calcarenitico (ascrivibile alla Formazione "tirreniana" della Panchina); nel tratto più prossimo alla costa, sondaggi B6 e B7, questi litotipi si impostano su termini arenacei o argillosi molto consistenti di colore grigio.

La formazione della Panchina è essenzialmente costituita da sedimenti marini di ambiente "littorale" costituiti da sabbie a granulometria variabile da medio-fine a grossolana con numerosi frammenti litici angolari e con frequenti intercalazioni di calcari organogeni più o meno cementati. I livelli di biocalcarenite, a consistenza litoide, talora debolmente cementata, sono stati rinvenuti con spessori variabili fino ad un massimo di circa 2÷2.5 m; questi sono costituiti da materiali terrigeni clastici associati a gusci e resti organogeni cementati da carbonato di calcio di colore avana giallastro.

Lo spessore dell'intera Formazione, in questo ambito, tende ad aumentare con la distanza dalla costa fino ad oltre 25 m; il valore minimo, di 11.7 m è stato riscontrato nel sondaggio B6.

Come sopra accennato, in corrispondenza del settore più prossimo alla costa, le alternanze sabbiose e biocalcarenitiche precedentemente descritte, si impostano, su strati di arenarie alternati a termini sabbiosi in corrispondenza del sondaggio B7 e termini argilloso marnoso, molto consistenti anch'essi di colore grigio intercettati in corrispondenza del sondaggio B6.

Per quanto riguarda la caratterizzazione dei termini argillosi, non potendo effettuare dei campionamenti indisturbati (i due tentativi effettuati si sono conclusi con la distorsione delle fustelle), sono stati effettuati per mezzo di pocket penetrometer su alcuni spezzoni di carota (gli unici che consentivano la penetrazione della punta sono compresi tra ~14 e 20 m di profondità).

ZONA DISTALE

In questo ambito sono stati effettuati i restanti sondaggi identificati con le sigle: 10B, 12B, 1B3, 1415B, 16B, 18B, 2021B, 2223, 25, 2627B, 28B, 30B, 32B, 37B 41B e 42B. Come si evince dalla planimetria ubicativa per completare l'intera campagna d'indagini devono ancora essere eseguiti i sondaggi 35B e 38B.

Nel complesso i dati acquisiti sono omogenei tra loro ed indicano, una successione costituita da termini attribuibili alla formazione della Panchina sovrapposti ad una formazione argilloso-limosa,

talora sabbioso-limosa di colore grigio.

In corrispondenza del settore centrale, sondaggi da 10B a 16B, il pacco di strati sopra descritto, si imposta su una formazione calcarenitica grigia.

Formazione della Panchina

Ad eccezione del 13B questa formazione è stata intercettata in tutti i sondaggi fino ad ora eseguiti. Lo spessore, molto più contenuto rispetto al settore costiero, varia da pochi decimetri fino ad oltre 12 metri riscontrati nel sondaggio 2223B.

Per la caratterizzazione meccanica dei termini sabbiosi sono state effettuate numerose prove SPT i cui risultati, oltre ad essere riportati nelle relative stratigrafie in allegato, sono di seguito elencati.

Formazione Argilloso-limosa grigia talora sabbioso-limosa

Questa formazione, posta alla base di quella precedentemente descritta, è stata intercettata nei sondaggi da 13B a 42B con spessori variabili fino ad oltre 33 metri.

È costituita da argilla limosa, talora sabbiosa. Il tenore di sabbia varia notevolmente fino a divenire, spesso, preponderante; in questi casi la sabbia è fine, limosa, di colore grigio, ben addensata e ricca di materiale organogeno (frammenti di conchiglie). Nel suo interno sono frequenti dei livelletti blandamente cementati di spessore variabile fino al decimetro.

A seconda della preponderanza della componente sabbiosa o argillosa, per la caratterizzazione meccanica sono state effettuate delle prove in situ, tipo SPT o sono stati prelevati campioni indisturbati, successivamente analizzati in laboratorio geotecnico.

Formazione calcarenitica grigio chiaro

Questa formazione è stata intercettata alla base della formazione precedentemente descritta. È costituita da alternanze di sabbia e calcareniti spesso organogene molto simili a quelle della soprastante formazione della Panchina.

10. ASPETTI GEOTECNICI

Nonostante la grande complessità stratigrafica della zona, un approfondito studio geologico preliminare e la interpretazione di numerosi e significativi sondaggi meccanici correlati di prove geotecniche in situ ed in laboratorio ha consentito una significativa ed accurata modellazione geotecnica complessiva.

Con riferimento alle diverse categorie di opere riconducibili a quelle delle "Banchina di Riva" della Banchina Polifunzionale " e del "Molo di sopraflutto", sono state individuate le principali problematiche geotecniche riguardanti la stabilità delle banchine a cassoni e la previsione dei cedimenti indotti.

Nel caso della banchina di Riva, che delimita un importante terrapieno per la costruzione di piazzali da destinare ad usi diversi, le verifiche di stabilità sono state completate con riferimento alle cosiddette condizioni di "stabilità globale", estese cioè all'insieme cassone- materiale di rinterro.

Per una più efficace e significativa modellazione geotecnica, per ciascuna categoria di opere sono state individuate alcune sezioni di riferimento rappresentative alle quali riferire le specifiche analisi e verifiche.

Nella modellazione geotecnica, le caratteristiche fisiche e meccaniche dei terreni sono state desunte da specifiche elaborazioni dei dati risultanti dalle indagini eseguite attentamente correlate con quelle altrettanto numerose già disponibili.

Le verifiche di stabilità sono state riferite ai moderni criteri suggeriti dal Testo unitario sulle Norme Tecniche sulle Costruzioni di cui al recente DM del Settembre 2005 ed al OPCM 3274 del 2003, attribuendo alla zona di Civitavecchia i caratteri di Zona Sismica di IV categoria.

Considerato il carattere ancora provvisorio e per certi versi sperimentale della nuova Norma, si è ritenuto utile ed interessante confrontare gli esiti delle analisi e delle verifiche con quelli riferiti alla Normativa precedente ed in particolare al noto DM del Marzo 88 riguardante gli aspetti geotecnici delle progettazioni.

Le verifiche di stabilità della fondazione dei cassoni eseguite hanno consentito di accertare condizioni di stabilità in sicurezza delle opere in tutte le possibili condizioni di carico. Queste sono state in particolare riferite a sei diverse combinazioni delle azioni, opportunamente fattorizzate, ed una settima riferita alla azione sismica in modo da completare le verifiche statiche e strutturali dei cassoni stessi.

Le verifiche di stabilità globale cassone terrapieno delle Banchina di Riva, basate sulla ricerca delle condizioni critiche in termini di equilibrio limite, eseguite con l'impiego di uno specifico programma di calcolo, hanno consentito di verificare accettabili condizioni di equilibrio in tutte le condizioni.

La previsione dei cedimenti dei cassoni nei diversi tratti delle banchine è stata riferita sia alla condizione di prima collocazione in opera dei singoli cassoni, a quella della posa delle sovrastruttura ed a quella di massimo carico previsto. In tal modo è stato possibile distinguere l'aliquota dei cedimenti che potrà essere facilmente compensata già in corso d'opera.

Una stima preliminare sui i possibili cedimenti dei piazzali ha indicato che questi sono da ritenere contenuti e tali da essere di fatto facilmente compensati in fase di predisposizione delle pavimentazioni

11. STUDIO METEOMARINO

11.1 AGITAZIONE RESIDUA INTERNA

Lo studio dell'agitazione interna ad un bacino portuale richiede un'analisi complessa e dettagliata di tutte le fenomenologie che caratterizzano la propagazione e la trasformazione del moto ondoso nell'area di studio. E' quindi necessario tenere conto di tutti i fenomeni principali quali rifrazione, shoaling, attrito con il fondo, frangimento, diffrazione e riflessione. A tal fine, l'approccio mediante modello numerico risulta la scelta più idonea, dato l'elevato livello di affidabilità e robustezza raggiunto ad oggi dai codici di calcolo.

In particolare, per l'analisi delle condizioni di agitazione interna alla Darsena Grandi Masse, si è scelto di utilizzare il modulo BW (Boussinesq Waves) del codice di calcolo bidimensionale MIKE 21 del DHI Water & Environment - Danish Hydraulic Institute che è sicuramente ad oggi il codice di calcolo più avanzato e completo per la simulazione di onde corte e lunghe in bacini portuali, darsene ed aree costiere in generale.

MIKE 21 BW è stato quindi implementato su tutta l'area della nuova Darsena "Grandi Masse" sulla

base delle informazioni batimetriche di rilievo e degli elaborati progettuali.

A monte dello studio modellistico è stata condotta una analisi statistica relativa ai dati registrati dall'ondametro direzionale ENEL di Torre Valdaliga, che fornisce una serie di registrazioni sufficientemente lunga per caratterizzare il clima ondoso nel sito in esame.

L'area di studio è stata descritta sulla base di una batimetria di calcolo a maglia quadrata di lato 4 metri estesa anche all'esterno della Darsena, costruita integrando i dati di rilievo batimetrico con la planimetria di progetto del layout portuale e di dragaggio del sito. Il layout di progetto definitivo è stato analizzato in riferimento a due diverse ipotesi di dragaggio dell'area antistante la banchina di riva, rispettivamente alla profondità di 14 m e 16 m.

In corrispondenza delle strutture presenti, sono stati definiti opportuni coefficienti di porosità dei materiali che hanno consentito di descrivere le caratteristiche di riflessione e di trasmissione delle opere.

Con il modello così costruito è stata simulata la propagazione di tre onde di riferimento, caratterizzate da diverse direzioni di provenienza, definite sulla base del clima ondoso caratteristico. Per ogni onda è stato simulato l'intero spettro direzionale e di frequenza, considerando onde irregolari direzionali.

Per ogni scenario analizzato è stato quindi presentato in forma planimetrica il campo di altezze d'onda e del relativo coefficiente di disturbo, definito come rapporto tra l'altezza risultante nel dominio di calcolo e quella in ingresso al largo.

L'area del cerchio di evoluzione, retrostante all'imboccatura della Darsena, presenta valori del coefficiente di disturbo elevati, anche pari a 0.8, in corrispondenza delle onde con provenienza 280°N. L'area più protetta risulta invece essere quella antistante la banchina polifunzionale e la banchina petrolifera, ove i valori sono sempre inferiori a 0.35.

Sulla base dei risultati forniti dal modello numerico è stato inoltre possibile valutare il numero di giorni medio annuo per il quale si prevede il superamento di prefissati valori soglia di altezza d'onda nelle aree della Darsena di maggiore interesse.

Tale analisi, basata sulla definizione del clima ondoso per il sito e sulla valutazione dei valori di altezza d'onda residui, consente di stimare i periodi di inagibilità delle diverse aree in relazione alle altezze individuate come massime ammissibili per le operazioni di accesso al porto e carico-scarico dei natanti previsti agli ormeggi.

Per l'analisi specifica i valori soglia sono stati fissati pari a 0.5, 1, 1.5 e 2 metri, individuando in questi i punti maggiormente significativi delle curve di downtime. L'analisi è stata condotta in riferimento a 4 diverse aree della Darsena, in particolare l'area della banchina di petrolifera, l'area della banchina polifunzionale, l'area della banchina di riva ed il cerchio di evoluzione. Come già evidenziato, la banchina di riva presenta un grado di disturbo superiore rispetto alle banchine petrolifera e polifunzionale; in tale area si riscontra un'altezza d'onda superiore a 0.5 m per 28 giorni all'anno, rispetto a 18 giorni presso la banchina petrolifera e meno di 1 giorno presso la banchina polifunzionale.

Tutte le banchine risultano comunque adeguatamente protette rispetto ad altezze d'onda superiori ad 1 metro, con il superamento di tale soglia per meno di 4 giorni all'anno nel tratto più a nord della banchina di riva, maggiormente esposto all'azione del moto ondoso. L'area del cerchio di evoluzione risulta invece soggetta, come prevedibile, ad un grado di agitazione superiore; in tale area si riscontrano onde superiori a 0.5 m per più di 50 giorni all'anno e superiori ad 1 metro per circa 28 giorni. La soglia di 2 metri di altezza è invece superata per meno di 3 giorni.

12. ASPETTI NAUTICI DEL BACINO

12.1 CARATTERISTICHE METEOROLOGICHE DELL'AREA

1) VENTI: venti predominanti provengono dal 2° (E-S) e dal 4° (W-N) quadrante con una frequenza di circa il 30% i primi e del 20% i secondi. Venti provenienti dagli altri quadranti hanno una incidenza di circa il 15% e le calme di circa il 20%. Si hanno anche forti venti di intensità superiore ai 20/25 nodi dal 3° e 4° quadrante con una frequenza dell'1%.

2) MOTO ONDOSI: tutta la costa è esposta al moto ondoso proveniente da un settore compreso tra 130° - 330°.

3) CORRENTI: le correnti si sviluppano lungo la costa parallelamente ad essa seguendo l'andamento antiorario della circolazione delle acque più in generale del Mar Tirreno. La velocità è piuttosto modesta da 0,50÷1,5 nodi ed in casi sporadici potrebbe raggiungere da 2÷2,5 nodi.

4) MAREE: le Tavole di Marea dell'I.I.M. indicano +21 cm l'alta marea, -19 cm la bassa marea sul

livello del mare. In presenza di un forte campo depressionario, il livello delle acque può salire da 40÷50 cm. in caso di tempesta. In presenza di un elevato campo di alta pressione si verifica un abbassamento di circa 30 cm., ed oltre se il campo di alta pressione persiste. Esiste, ma è sempre meno frequente, il fenomeno del "marrobbio" (s) i manifestava un paio di volte all'anno) che porta ad un innalzamento improvviso del livello del mare anche di 60/80 cm ed ha una durata di poche decine di minuti.

5) NEBBIE: è un fenomeno di scarsissima rilevanza. Esse si manifestano unicamente nel periodo Marzo-Giugno in regime di totale assenza di venti; la loro presenza è limitata a poche ore: dall'alba sino a metà mattinata al massimo.

6) CONDIZIONI METEOROLOGICHE: anche se i dati meteorologici sono il frutto di osservazioni

effettuate, dai diversi enti preposti, in un arco di tempo che va dal 1951 al 1995, si deve far presente che in questi ultimi 10/12 anni si è dovuto assistere ad una alterazione del secolare ciclo delle stagioni in senso generale.

Le due colonne portanti della meteorologia europea e più segnatamente del bacino del Mar Mediterraneo (l'anticiclone Russo e quello delle Azzorre) sempre più spesso non svolgono più il loro compito di "regolatori del traffico" delle depressioni provenienti dal Nord Atlantico; ne consegue che assistiamo sempre più spesso a mutamenti meteorologici del tutto anomali caratterizzati da condizioni di instabilità che hanno creato condizioni meteorologiche avverse ed improvvise.

12.2 ACCOSTI PREVISTI

Per la Darsena Energetica Grandi masse, si prevede l'operatività delle seguenti strutture:

- Terminal per la movimentazione di Rinfuse Liquide;
- Terminal per la movimentazione di Rinfuse Solide;
- Banchina di riva polifunzionale.

12.2.1 Terminal rinfuse liquide

La movimentazione di questo tipo di prodotti sarà realizzata in corrispondenza della parte interna della diga foranea a due segmenti rettilinei. Gli accosti saranno tre di due differenti tipi:

- N. 1 accosto per petroliere da 100.000 DWT su zona dragata a -18,00 m;
- N. 2 accosti per petroliere da 50.000 DWT su zona dragata a -14,00 m.

12.2.2 Terminal rinfuse solide

La movimentazione di questi materiali avverrà sulle due banchine progettate dall'ENEL, poste dal lato della imboccatura della darsena a nord dell'impianto portuale. Gli accosti saranno:

- N. 1 accosto per Carboniere da 135.000 DWT;
- N. 1 accosto per navi tipo "Handymax" da 30.000 DWT per ceneri e calcare.

12.3 TRAFFICI ATTESI

Sulla base della destinazione delle varie banchine presenti all'interno della Darsena, considerando le previsioni dei soggetti gestori, è possibile avanzare una stima ragionevole del traffico navale atteso.

12.3.1 Terminal rinfuse liquide

Le navi petroliere da 100.000 DWT hanno le seguenti caratteristiche dimensionali:

Tabella 1 Dati geometrici navi Oil tanker

Tipologia L.O.A. Breadth Draught

Oil tanker 100.000 DWT 298 m 48,1 m 15,4 m

Oil tanker 50.000 DWT 211 m 32,3 m 12,6 m

Si prevede un traffico così distribuito su base annua:

- N. 60 petroliere da 100.000 DWT;
- N. 120 petroliere da 50.000 DWT.

12.3.2 Terminal rinfuse solide

Il terminal movimenterà sulla banchina di maggiori dimensioni il carbone, mentre sulla banchina secondaria, ceneri, calcare e gesso.

Le navi previste saranno così caratterizzate:

Tabella 2 Dati geometrici navi Bulk carrier

Tipologia L.O.A. Breadth Draught

Bulk carrier 130.000 DWT 287 m 44,5 m 17,1 m

Bulk carrier 30.000 DWT 181 m 27,0 m 10,6 m

Bulk carrier 6.000 DWT 120 m 17,2 m 6,9 m

Il numero di navi che scaleranno la darsena agli accosti per rinfuse solide saranno distribuite come segue:

- Bulk carrier da 130.000 DWT 35 navi per anno;
- Bulk carrier da 30.000 DWT 11 navi per anno;
- Bulk carrier da 6.000 DWT 56 navi per anno.

In definitiva, su base annua, i traffici nella darsena saranno così articolati:

N. 60 petroliere da 100.000 DWT;

N. 120 petroliere da 50.000 DWT;

N. 35 Bulk carrier da 130.000 DWT;

N. 11 Bulk carrier da 30.000 DWT;

N. 56 Bulk carrier da 6.000 DWT;

cui dovranno aggiungersi i traffici relativi alla Banchina di riva, che ipotizzando una destinazione a

Terminal Container è stato determinato un traffico pari a:

N. 360 Container ship classe Post Panamax;

N. 1320 Container ship classe Feeder;

per un totale di 1962 accessi all'anno.

12.4 TRAFFICO E MANOVRABILITÀ

12.4.1 Canale di accesso

L'accesso alla Darsena avviene, secondo la configurazione attuale, tramite un canale di larghezza pari a 280 m orientato in direzione ESE con fondali di profondità costante pari a 18 m.

L'orientamento del canale è tale da consentire un ingresso delle navi nella Darsena in condizioni di

sicurezza anche in situazioni in cui vi siano venti di particolare entità. Infatti la direzione dei venti dominanti con maggiore frequenza è pressochè parallela all'asse longitudinale delle navi ed incide dunque sulla superficie velica di minore entità. Questa situazione fa sì che esse subiscano una influenza ridotta alla manovrabilità in fase di accesso per effetto di condizioni avverse di vento. La

presenza dei moli dell'ENEL rispetto al precedente molo di sottoflutto previsto, consente, inoltre, di ottenere un significativo abbattimento dell'altezza d'onda residua all'interno del bacino portuale, come si può verificare nella specifica relazione (RT05).

12.4.2 Cerchio di evoluzione

La zona di evoluzione all'interno della Darsena ha un diametro pari a 450 m ed un fondale di 18 m. La direzione delle correnti prevalenti, che comunque risultano essere di velocità inferiore a 10 cm/sec, è tale che si ritiene molto improbabile che esse possano significativamente influenzare le manovre delle navi durante la fase di evoluzione. Considerando che le navi portacontainer raggiungeranno anche i 380 m di lunghezza, ed assumendo un diametro del cerchio di evoluzione pari a 1,2 volte la lunghezza della nave (USACE, Shore protection Manual: "Navigation Projects"),

si ottiene un valore di 456 m, tuttavia, in questo caso, il fondale necessario è di 14 m, e quindi può essere consentito evolvere più in prossimità della banchina di riva.

Come evidenziato nella specifica relazione (RT05) l'altezza d'onda residua all'interno che si può registrare all'interno del cerchio di evoluzione durante l'intero corso dell'anno è tale da permettere

le manovre di evoluzione in sicurezza.

12.4.3 Manovre

Passando a considerare le varie problematiche di carattere tecnico-nautico, per i vari tipi di navi, che si prevede saranno utilizzate nel bacino e, specificatamente, con riguardo alle navi carboniere e petrolifere.

1) ATERRAGGIO: Le navi provenienti dal largo dovranno dirigere con rotta perpendicolare alla costa in avvicinamento verso il punto d'imbarco Pilota.

2) IMBARCO PILOTA: Oltre a quello già esistente per il porto di Civitavecchia, dovrà essere fissato un nuovo punto di imbarco del Pilota in prossimità di Torre Valdaliga Nord, il pilota, per uscire incontro alla nave, dovrà partire da detta nuova postazione.

3) AREA PER L'ANCORAGGIO: Saranno stabilite delle aree idonee atte all'ancoraggio delle grandi navi carboniere/petroliere a circa 1÷1,5 miglia dall'imboccatura del porto.

4) VELOCITA' NAVI: Imbocco della via di accesso alla darsena con velocità massima della nave di 4 nodi.

5) MANOVRA: Arresto della nave entro il bacino della darsena, evoluzione della stessa con ausilio rimorchiatori, traino della nave da parte dei rimorchiatori lungo il canale interno, accosto della nave alle banchine.

6) ORMEGGI: le banchine, petrolifera e carbone, essendo anche dighe di protezione del nuovo porto e quindi opere foranee esposte all'adozione diretta dei venti, saranno corredate di bitte idonee a sopportare l'azione dei forti venti che investiranno la superficie velica degli scafi.

13. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

13.1 LE OPERE MARITTIME DI DIFESA: Scogliera e molo di sopraflutto

Nella configurazione finale, ovvero quando sarà completata, oltre la Darsena Energetica, anche la Darsena Servizi, le opere di difesa saranno costituite unicamente dal Molo di sopraflutto.

Nella fase transitoria, che si potrà verificare se la Darsena Energetica sarà completata recedentemente ed indipendentemente dalla Darsena Servizi, le opere di difesa saranno costituite, oltre che dal molo di Sopraflutto, anche dalla futura banchina polifunzionale, dotata di muro paraonde, e dalla scogliera di raccordo, a chiusura del terrapieno retrostante la banchina di riva.

Il molo di sopraflutto, così come la futura banchina polifunzionale, è costituito da cassoni di dimensioni in pianta 20x29,86 m imbasati a -16,80 m s.l.m.m. Tali cassoni sono imbasati su uno scanno costituito da pietrame scapolo e pietrisco di regolarizzazione, protetto:

- Sul lato darsena da massi guardiani di dimensioni 3x1,5x0,80 m e da massi naturali di pezzatura 0,5÷1t;

- Sul lato mare da uno strato di spessore pari a 2,3 m di massi naturali di pezzatura 3÷5t.

In corrispondenza dei cassoni speciali per il passaggio delle tubazioni dell'opera di restituzione, che sono imbasati a -19,90 m s.l.m.m., si ha una protezione lato darsena equivalente a quanto previsto per il cassone tipo; mentre la protezione lato mare è costituita da un massiccio strato di tout-venant, da uno strato di spessore pari a 1,50 m di massi naturali di pezzatura 1÷3t e da uno strato di spessore pari a 2,3 m di massi naturali di pezzatura 3÷5t.

Su tutti i cassoni verrà realizzata una sovrastruttura di spessore pari a circa 2 m, che porta la quota del filo interno della banchina a +2,50 m s.l.m.m. ed un muro paraonde che presenta quota in sommità pari a +8,50 m s.l.m.m.

Tale muro paraonde verrà realizzato anche sulla banchina polifunzionale durante la fase transitoria.

La scogliera di raccordo sarà costituita da:

- Nucleo in tout-venant fino a quota + 1,50 m s.l.m.m. e pari 15,00m;

- Filtro in massi naturali di pezzatura variabile a secondo del fondale 0,5÷1t a 1÷3t per uno spessore variabile da 1,50m a 1,80m;

- Mantellata in massi artificiali tipo "Antifer" da 4t o da 15t, in funzione del fondale.

13.2 LE OPERE MARITTIME INTERNE: Banchina di riva e polifunzionale

Nella configurazione finale potranno definirsi opere marittime interne sia la banchina di riva, che lo

è anche in fase transitoria, che quella polifunzionale, per la quale valgono le considerazioni fatte nel precedente paragrafo.

La banchina di riva è costituita da cassoni con dimensioni in pianta 12x27m; essi sono imbasati a 16,80 ms.l.m.m.

Lo scanno di imbasamento è costituito da pietrame scapolo e pietrisco di regolarizzazione, protetto sul lato darsena da massi naturali di pezzatura 0,5÷1t.

13.3 COLMATA DEFINITIVA

Il terrapieno retrostante la banchina di riva sarà costituito dal materiale rinveniente dal dragaggio, già depositato nella cassa di colmata provvisoria.

Per realizzare tale terrapieno si dovrà provvedere a rimuovere parte della scogliera posta a confine della colmata provvisoria ed a spostare il materiale nella zona 2 tergo dei cassoni.

Si sottolinea che tale materiale, così come indicato negli elaborati grafici, sarà opportunamente selezionato.

In questa fase la quota del terrapieno sarà portata a +2,10m s.l.m.m. per permettere la futura realizzazione del pacchetto di pavimentazione che porterà il piazzale alla quota finita di +2,50 m s.l.m.m.

Una volta raggiunta la quota prevista in progetto si provvederà a compattare, adeguatamente, il materiale.

14. CRITERI DI PROGETTAZIONE DELLE STRUTTURE

14.1 CRITERI DI ANALISI DELLA SICUREZZA

Per le verifiche di stabilità e per quelle di carattere strutturale si è fatto riferimento al nuovo quadro normativo, ovvero ai criteri stabiliti dal D.M. 14 Settembre 2005 - Norme tecniche per le costruzioni.

Le verifiche di sicurezza sono state eseguite considerando i principi espressi dal metodo di calcolo Semiprobabilistico agli stati limite. La sicurezza nei confronti delle condizioni ritenute pregiudizievoli, gli stati limite appunto, viene garantita, per quanto possibile, mediante un approccio di tipo statistico e non più deterministico. Lo stato limite è uno stato raggiunto il quale, la struttura o uno dei suoi elementi costitutivi, non può più assolvere la sua funzione o non soddisfa più le condizioni per cui è stata progettata. Gli stati limite sono catalogati in due distinte categorie:

- Stati limite Ultimi - SLU, corrispondenti al valore estremo della capacità portante o comunque al raggiungimento di condizioni estreme;

- Stati limite di esercizio - SLE, legati alle esigenze di impiego normale e di durata.

In merito alla vita utile, trattandosi di costruzioni con funzioni strategiche importanti, si attribuisce all'opera la classe di importanza 2, ovvero una vita utile di progetto pari a 100 anni.

14.2 CARATTERIZZAZIONE SISMICA

Il comune di Civitavecchia (Provincia di Roma) in cui sorgono le strutture che si stanno esaminando, ai sensi della classificazione prevista dalla Ordinanza 3274, rientra nella zona sismica 4, caratterizzata da un'accelerazione orizzontale massima su suolo espressa come frazione dell'accelerazione di gravità g , pari a 0,05g (vedi punto 3.2.2.1-Norme tecniche per le costruzioni). Nel caso in questione, trattandosi di strutture di Classe 2, i valori di a_g devono essere riferiti ad una

probabilità di superamento non maggiore del 5% in 50 anni; in mancanza di altri valori di riferimento le Norme tecniche suggeriscono di assumere per la zona 4 $a_g = 0,07g$

Il suolo di fondazione rientra nella categoria B (vedi punto 3.2.1 – Norme tecniche per le costruzioni), ovvero: Depositi di sabbie o ghiaie molto addensate o argille molto consistenti, con spessori di diverse decine di metri, caratterizzati da un graduale miglioramento delle proprietà meccaniche con la profondità e da valori di VS30 compresi tra 360 e 800 m/s (ovvero resistenza penetrometrica media NSTP > 50, o coesione non drenata media $c_u > 250$ kPa).

14.3 DURABILITA' DELLE STRUTTURE

Ai fini di una corretta prescrizione del calcestruzzo, occorre classificare l'ambiente nel quale ciascun elemento strutturale risulterà inserito.

Nel caso in esame la classe di esposizione ambientale è del tipo XS3, corrispondente all'ambiente di esposizione "zone di maree e zone soggette a spruzzi", nell'ambito delle strutture soggette a corrosione indotta dai cloruri dell'acqua di mare.

In relazione a tale classe di esposizione ambientale attribuita si è prescritto che tutte le opere vengano realizzate con calcestruzzo appartenente alla classe di resistenza C35/45 (Rck 45).

Sempre facendo riferimento alla classe di esposizione è stato attribuito un copriferro nominale di

45mm.

15. PROGETTAZIONE DEGLI IMPIANTI

15.1 PREDISPOSIZIONE IMPIANTI A FLUIDO

Come segnalato in premessa, in questa sede non vengono contemplate le sovrastrutture: allestimenti

per i mezzi mobili in banchina e in piazzale; edifici del centro servizi portuali, locali tecnici ecc., che saranno oggetto di specifico lotto di completamento, da predisporre alla definizione esatta del layout operativo definitivo. Conseguentemente, nella progettazione degli impianti a fluido ci si è limitati al dimensionamento di una rete principale di distribuzione che tenga conto di tutte le possibili interferenze con le strutture fisse e "rigide" dell'opera e che ponga il minor numero possibile di vincoli alla futura configurazione dei piazzali e banchine, a cui l'impianto è asservito.

15.1.1 IMPIANTO DI DRENAGGIO ACQUE METEORICHE

Rinviano la definizione di dettaglio dell'intera rete di drenaggio alla fase finale di costruzione della DEGM, ci si è limitati alla progettazione della rete principale di pozzetti e collettori, dell'impianto di sedimentazione e disoleazione (ove necessario), e delle predisposizioni necessarie per consentire l'allacciamento dei manufatti, che costituiranno la rete secondaria e da realizzarsi nel seguito, a layout operativo perfettamente definito.

In particolare per la banchina di riva, ed il retrostante piazzale, è stata predisposta la rete di pozzetti d'ispezione e collettori, di diametro variabile, che convogliano le acque cadute sul piazzale, della vasca di raccolta delle acque di prima pioggia e dell'impianto di disoleazione. È stata proposta, tuttavia, una possibile configurazione della rete di drenaggio nel suo complesso. Per la banchina polifunzionale sono state studiate le predisposizioni necessarie allo smaltimento delle acque meteoriche che cadranno sul piazzale retrostante, la cui realizzazione sarà concomitante ai futuri lavori dell'adiacente Darsena Servizi.

Per il molo di sopraflutto, infine, sono stati previsti, in corrispondenza di ciascuno dei tre attracchi, delle canalette grigliate con pendenza interna e pozzetti impermeabilizzati di raccolta delle eventuali sostanze oleose sversate durante le operazioni di carico/scarico delle petroliere.

15.1.2 IMPIANTO ANTINCENDIO

La Darsena Energetica Grandi Masse costituisce un bacino, con imboccatura verso N-W, sul quale si affacciano le diverse banchine da cui è racchiuso, disposte tutte lungo il perimetro. Distinguiamo, in ragione della destinazione d'uso delle banchine, gli elementi caratteristici ai fini antincendio:

. BANCHINA PETROLI: prodotti da movimentare, caratteristiche dei mezzi per il trasbordo, il trasporto, il controllo e la misura dei prodotti;

. BANCHINA POLIFUNZIONALE: tipologie di merci, potenzialità di traffico, precauzioni da adottare per la sicurezza degli operatori;

. BANCHINA DI RIVA E TERRAPIENO RETROSTANTE: tipologia dei mezzi per la movimentazione sul piazzale (gomme, binari od altro), collocazione e dimensioni delle aree di stoccaggio.

La progettazione di dettaglio dell'impianto antincendio, condotta senza la definizione precisa dei suddetti fattori, rischia di risultare diseconomica ed in contrasto con il futuro layout funzionale delle varie banchine e piazzali.

In questa sede, pertanto, si è affrontato il dimensionamento dei due impianti caratteristici: quello a servizio della banchina di riva e polifunzionale e, l'altro, a servizio della banchina petroli.

Per quanto riguarda l'impianto antincendio a servizio della banchina di Riva e Polifunzionale, si è definito l'anello principale della rete, cui si potranno facilmente allacciare le derivazioni secondarie, da definire in fase di dettaglio, quando sarà determinato il layout funzionale degli impianti nei piazzali.

L'anello principale è costituito da tubazioni in P.E.A.D. del diametro di 250mm che corrono intorno

allo yard retrostante la banchina di Riva, mentre le diramazioni, escluse dal presente progetto, avranno diametro di 125mm.

Lungo l'anello sono installati dei pozzetti di derivazione da cui sarà possibile l'allacciamento di tratti secondari da 125mm per l'alimentazione dei mezzi di estinzione nel piazzale retrostante la banchina di Riva e Polifunzionale.

Come meglio specificato nella relazione specialistica RT06 "Relazione Impianti a fluido" le dimensioni dell'anello sono tali da soddisfare le presumibili richieste di portata e pressione dei mezzi di estinzione antincendio delle varie aree della Darsena.

Tutte le tubazioni dell'anello antincendio sono interrate ad una profondità media di circa 1,75m; in corrispondenza degli attraversamenti dei collettori di drenaggio delle acque meteoriche, le tubazioni risultano maggiormente interrate come indicato nella tavola AI01. Le tubazioni sono in P.E.A.D. PN16.

Per il dimensionamento delle apparecchiature antincendio si è fatto riferimento alle norme UNI 9489, UNI 10779.

La protezione dei tre attracchi petroliferi avverrà tramite monitori acqua schiuma a media espansione, considerando che la schiuma è il migliore agente estinguente per i fuochi di idrocarburi liquidi.

Si potrà ricorrere all'installazione di cannoni "monitori" fissi bivalenti acqua schiuma.

Il dimensionamento dell'impianto acqua-schiuma nella definizione di dettaglio, terrà conto di fattori

quali le caratteristiche dei prodotti da movimentare, dimensioni delle navi ed ingombri offerti all'azione dei monitori da ostacoli, quali i bracci di carico.

Per i piazzali a tergo della banchina di Riva e Polifunzionale si adotterà un sistema di protezione antincendio ad idranti; mentre la protezione degli attracchi petroliferi avverrà per mezzo di monitori acqua-schiuma, scelta dettata dalla constatazione che la schiuma è il migliore agente estinguente per i fuochi di idrocarburi liquidi.

15.2 PREDISPOSIZIONE IMPIANTI ELETTRICI MT/BT

L'impianto elettrico della Darsena Energetica Grandi Masse è stato concepito considerando l'estensione dell'opera, le attività che verranno svolte al suo interno e gli sviluppi futuri che potranno interessare l'area.

Il progetto prevede una cabina elettrica di arrivo in media tensione, alla quale si attesterà la linea di consegna dell'energia dell'ente distributore: tale cabina servirà le utenze del piazzale sovrastante la colmata e le cabine elettriche che saranno realizzate in seguito all'allestimento del piazzale.

La potenza di dimensionamento della cabina elettrica di consegna supera i 10 MVA: tale valore è stato determinato dalla volontà di assicurare all'area una sufficiente disponibilità di energia capace di soddisfare le presenti e le future esigenze di esercizio della darsena.

Il progetto prevede, inoltre, le vie cavi di media tensione: i cavidotti interrati consentono un buon margine per ampliamenti futuri.

Il percorso seguito dalla via cavi è ad anello, e rispecchia la topologia che la rete elettrica assumerà una volta completati i lavori: l'alimentazione in media tensione ad anello chiuso consente, infatti, di raggiungere elevatissimi livelli di sicurezza, affidabilità e continuità di servizio, aspetti determinanti per il corretto funzionamento di un'infrastruttura portuale di questa importanza.

Nell'elaborato I-EL01 è riportato il posizionamento planimetrico della via cavi in questione, indicando anche il possibile posizionamento futuro delle cabine di piazzale, denominate A, B e C: in particolare, si prevede di servire la banchina di Riva per mezzo delle cabine elettriche A e B, sui due lati, e di fornire energia elettrica alle restanti due banchine, polifunzionale e petrolifera, per

mezzo della cabina A, riservando la cabina C alle utenze di piazzale.

Nella stessa via cavi sarà posata la corda di rame nudo che costituisce l'impianto di terra a servizio

della darsena: tale componente riveste un'importanza determinante ai fini della sicurezza degli operatori e della funzionalità dell'intero impianto.

16. STUDIO DELLE INTERFERENZE

16.1 CONGIUNGIMENTO DEI FOSSI DEI MONNA FELICITA E TORRE ORLANDO

La realizzazione della Darsena comporta la necessità di modificare la foce di due fossi (Monna Felicita e Torre d'Orlando) che altrimenti sarebbero ostacolati nel deflusso. I due fossi ubicati nella

parte settentrionale dell'area oggetto dei lavori subiranno un prolungamento di circa 550 m. Il percorso è stato scelto in modo da limitare la perdita di operatività dei piazzali e da ridurre di approfondimenti derivati dal prolungamento. Lo sbocco sarà posizionato all'interno della darsena, per beneficiare della ridotta agitazione del moto ondoso e facilitare i deflussi.

Le dimensioni progettuali finali sono derivate dai seguenti aspetti:

-modifiche di natura morfologica che hanno determinato un aumento delle superfici impermeabili delle aree limitrofe alla sezione di chiusura e quindi un incremento dei coefficienti di deflusso e delle portate in arrivo; a tali incrementi contribuisce anche la nuova configurazione della viabilità immediatamente a monte dell'attuale sbocco a mare, che prevede modifiche rilevanti al sistema di regimazione delle acque (progetto disponibile presso l'Autorità Portuale di Civitavecchia);

-necessità di arrestare il trasporto solido fino alle dimensioni di 1 mm, considerato il limite minimo per non creare problemi alle opere di presa della centrale TVS e per non dare luogo ad interrimenti localizzati nella darsena; tale esigenza ha comportato la creazione di una vasca di sedimentazione con capacità di circa 3000 m³. Poiché la geometria dei due fossi non permette di entrare nella vasca con filetti fluidi e rettilinei è stato necessario creare una vasca di calma per dissipare i vortici e le turbolenze che si creano alla confluenza. In questo modo le portate entrano nella vasca di sedimentazione ben distribuite e con velocità tali da far sedimentare le portate fino alle dimensioni di 1 mm. Per ragioni di pulizia la vasca di sedimentazione sarà realizzata a cielo aperto;

-necessità di adottare franchi di sicurezza di almeno 1 m per le portate con tempi di ritorno duecentennale come previsto dai regolamenti in materia di difesa del suolo emanati dagli enti competenti sul territorio (Provincia di Roma).

La soluzione proposta prevede di far confluire i due fossi in un unico canale tombato, predisponendo prima dello sbocco finale la vasca di sedimentazione capace di arrestare anche portate con tempo di ritorno trentennale i sedimenti fino ad 1 mm di diametro.

Le modellazioni numeriche di tipo monodimensionale e bidimensionale hanno permesso di ottimizzare le caratteristiche della vasca, la cui capacità complessiva consente di procedere alle operazioni di svuotamento ogni 30 mesi circa, e del collettore finale.

16.2 DEVIAZIONE OPERE DI PRESA E RESTITUZIONE DELLA CENTRALE TVS

La realizzazione della Darsena Energetica Grandi Masse, secondo la configurazione prevista dal P.R.P., comporta il superamento delle interferenze con le attuali opere di presa e restituzione della Centrale di Torrevaldaliga Sud.

La concessione a favore di Compagnia Porto di Civitavecchia s.p.a. confina con le aree di competenza della Centrale di Torrevaldaliga Sud.

L'Autorità Portuale ha inserito, specificatamente una clausola, nell'atto di concessione, che disciplina le azioni che i due diversi soggetti dovranno intraprendere per la soluzione delle reciproche interferenze. Testualmente recita "L'impresa si attiverà al fine di concordare con la Direzione della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Sud la modifica delle opere di presa e di restituzione della centrale stessa e in generale la progettazione e realizzazione delle opere di reciproca interferenza, nonché il cronoprogramma dei lavori e si impegna a comunicare

tempestivamente all'Amministrazione i termini degli accordi sottoscritti, ai fini di una corretta valutazione degli elaborati progettuali".

Nell'elaborato progettuale RT08 "Relazione soluzione Interferenza Centrale TVS" si riportano le opere definitive e gli apprestamenti da adottare, sia durante le fasi di esecuzione dei lavori della D.E.G.M. che durante l'esercizio della stessa.

17. FASI DI INTERVENTO

Con riferimento al documento CR01 - "Cronoprogramma" dei lavori si può articolare l'intero intervento in due macro lotti:

1. escavo e cassa di colmata
2. opere foranee, banchine e piazzali.

Questa articolazione è stata precedentemente imposta per le implicazioni, che la realizzazione della cassa di colmata comporta, con i dragaggi necessari a garantire l'accessibilità al Molo Carbone della Centrale Enel. Infatti la cassa di colmata, della DEGM, è stata deputata ad ospitare i materiali rinvenienti dai dragaggi necessari ad assicurare il passo marittimo verso il Molo Carbone della Centrale.

Il primo lotto si svilupperà attraverso la costruzione della scogliera di contenimento, cui far confluire il materiale rinveniente dai dragaggi che, per facilità di illustrazione si sono suddivisi in 5 fasi.

Propedeutico all'avvio delle attività di dragaggio, in conformità alle prescrizioni del DEC/VIA 6923, è la costruzione del Molo di sottoflutto, posto a nord, coincidente con, il già citato, Molo Carbone della Centrale Enel. Ciò consente di minimizzare le dispersioni dei sedimenti per effetto delle correnti prevalenti da Nord-Ovest.

Tra i dragaggi si distinguono quelli finalizzati alla realizzazione della trincea di imbasamento dei cassoni, cui è subordinato l'avvio del secondo Lotto di lavori.

L'articolazione temporale degli interventi previsti nel primo Lotto è stata già oggetto di dettagliata analisi nell'ambito del progetto definitivo corrispondente, cui si rimanda il lettore per gli eventuali approfondimenti.

Passando ad esaminare il cronoprogramma delle attività del secondo Lotto dei lavori, si prevede inizialmente la realizzazione dello scanno di imbasamento della banchina polifunzionale, cui seguirà quella di sopraflutto, per finire con quella relativa alla banchina di riva.

La costruzione dei cassoni, vera e propria, prevede inizialmente la realizzazione di quelli per la banchina polifunzionale che, radicandosi sulla testata della scogliera perpendicolare alla riva, prolungano il sistema delle protezioni del bacino.

Segue la produzione dei cassoni per il molo di sopraflutto, a completare la chiusura verso ovest della darsena, ed infine i cassoni della banchina di riva per conferire la geometria finale al piazzale principale della darsena.

La stessa articolazione individuata per le produzioni verrà seguita per il posizionamento dei cassoni.

Solo al completamento del profilo della banchina, effettuato con i cassoni, si potrà procedere con l'attività di configurazione del terrapieno, consistente nello spandimento e compattazione del materiale accumulato in colmata sino al rinfianco dei cassoni.

Mentre si procede nel conferire al piazzale continuità planimetrica, potrà procedersi alla realizzazione delle sovrastrutture di banchina.

In questo caso la priorità è stata assegnata alla sovrastruttura del molo di sopraflutto, che vede l'introduzione del muro paraonde lungo il lato opposto a quello del bacino.

La sovrastruttura della banchina polifunzionale potrà anch'essa essere dotata di muro paraonde, nel caso in cui la contigua Darsena Servizi non sia stata ancora realizzata.

A terrapieno configurato, si prevede la formalizzazione del sistema di convogliamento dei fossi interferenti di Monnafelicità e Torre Orlando attraverso: la realizzazione delle vasche di

separazione; la costruzione del canale e, successivamente, con la deviazione dei canali provvisori disposti preventivamente, nella cassa di colmata nel primo lotto.

Sul terrapieno altresì potranno realizzarsi gli scavi e le canalizzazioni dei servizi a rete e, ove previsto, l'installazione delle apparecchiature principali, con l'esclusione delle distribuzioni secondarie rinviate ad un lotto successivo di completamento.

L'installazione degli arredi di banchina quali: bitte, parabordi e scale, completano il novero delle attività.

18. RIEPILOGO DELLE CATEGORIE DI LAVORO

1 CONFIGURAZIONE COLMATA

2 SCOGLIERE

3 CASSONI E MASSI DI FONDAZIONE

4 SOVRASTRUTTURA DI BANCHINA

5 ARREDI DI BANCHINA

6 DISTRIBUZIONE E CABINA ELETTRICA

7 IMPIANTO ACQUE METEORICHE

8 IMPIANTO ANTINCENDIO

9 CONGIUNGIMENTO FOSSO MONNA FELICITA E FOSSO TORRE D'ORLANDO

10 ONERI INDIRETTI PER LA SICUREZZA

11 DRAGAGGI E CASSA DI COLMATA - PROGETTO DEFINITIVO MAGGIO 2003

12 RISOLUZIONE INTERFERENZA TVS

19. ELENCO ELABORATI

Elaborati tecnici:

RT01 RELAZIONE GENERALE

RT02 RELAZIONE GEOLOGICA -INDAGINI CONDOTTE

RT03 RELAZIONE GEOTECNICA

RT04 STUDIO METEOMARINO

RT05 AGITAZIONE ONDOSA INTERNA RESIDUA

RT06 RELAZIONE IMPIANTI A FLUIDO

RT07 RELAZIONE IMPIANTI ELETTRICI

RT08 RELAZIONE SOLUZIONE INTERFERENZA CENTRALE TVS

RT09 RELAZIONE SOLUZIONE INTERFERENZA FOSSI MONNAFELICITA E TORRE ORLANDO

RT10 RELAZIONE ARCHEOLOGICA

RT11 RELAZIONE SULLA GESTIONE DEI MATERIALI

RT12 LINEE GUIDA PER LA STIMA DEGLI ONERI PER LA SICUREZZA DEI CANTIERI

RT13 PIANO DI MONITORAGGIO PER IL CONTROLLO DELLA QUALITA' DELL'ARIA E DEL CLIMA ACUSTICO

RC01 ARREDI DI BANCHINA - RELAZIONE DI CALCOLO

RC02 SCOGLIERA DI RACCORDO - RELAZIONE DI CALCOLO

RC03 CASSONE TIPO MOLO DI SOPRAFLUTTO E BANCHINA POLIFUNZIONALE - RELAZIONE DI CALCOLO

RC04 CASSONE TIPO BANCHINA DI RIVA - RELAZIONE DI CALCOLO

RC05 CASSONE PER OPERA DI RESTITUZIONE - RELAZIONE DI CALCOLO

RC06 CASSONE PER BRICCOLE DI ORMEGGIO - RELAZIONE DI CALCOLO

RC07 CASSONE PER BRACCI DI CARICO - RELAZIONE DI CALCOLO

RC08 STRUTTURE SECONDARIE - RELAZIONE DI CALCOLO

CS01 CAPITOLATO SPECIALE D'APPALTO

AP01 ANALISI DEI PREZZI

EP01 ELENCO PREZZI UNITARI

CM01 COMPUTO METRICO ESTIMATIVO
CM02 COMPUTO METRICO ONERI PER LA SICUREZZA
IM01 INCIDENZA PERCENTUALE DELLA MANODOPERA
QE01 QUADRO ECONOMICO
CR01 CRONOPROGRAMMA DEI LAVORI

Elaborati grafici

GENERALITA'

G-PL01 RIFERIMENTO AL PIANO REGOLATORE PORTUALE: VIGENTE ED ADOTTATO
G-PL02 RILIEVO AEROFOTOGRAMMETRICO E BATIMETRICO
G-PL03 STATO DI FATTO CON INDICAZIONE DELLE STRUTTURE DI BANCHINA
G-PL04 PLANIMETRIA 1° INTERVENTO
G-PL05 PLANIMETRIA AD OPERA FINITA
G-PL06 PLANIMETRIA UBICAZIONE SONDAGGI GEOGNOSTICI
G-PL07 PLANIMETRIA AREA SOTTOPOSTA A BONIFICA BELLICA
G-PL08 PLANIMETRIA UBICAZIONE SITI E RITROVAMENTI ARCHEOLOGICI

BANCHINE E OPERE DI DIFESA

B-PL01 PLANIMETRIA TIPOLOGIE CASSONI E RIFERIMENTO SEZIONI
B-PS01 PIANTA E PROSPETTO BANCHINA PETROLIFERA
B-PS02 PIANTA E PROSPETTO BANCHINA POLIFUNZIONALE
B-PS03 PIANTA E PROSPETTO BANCHINA DI RIVA
B-PS04 PROSPETTO SCOGLIERA DI RACCORDO
B-PR01/A CASSONE CELLULARE BANCHINA DI RIVA - SEZIONE TIPO C1
B-PR01/B CASSONE CELLULARE BANCHINA DI RIVA - SEZIONE TIPO C2
B-PR01/C CASSONE CELLULARE BANCHINA DI RIVA - SEZIONE TIPO C3
B-PR02/A CASSONE CELLULARE BANCHINA POLIFUNZIONALE -TIPO A
B-PR02/B CASSONE CELLULARE BANCHINA POLIFUNZIONALE -TIPO B
B-PR03 CASSONI CELLULARI PER BANCHINA PETROLIFERA
B-PR04 CASSONI CELLULARI OPERA DI RESTITUZIONE
B-PR05/A CASSONE CELLULARE BRICCOLE DI ORMEGGIO - TIPO A
B-PR05/B CASSONE CELLULARE BRICCOLE DI ORMEGGIO - TIPO B
B-PR06/A CASSONE CELLULARE BRICCOLE DI ORMEGGIO ANTISTANTI CERCHIO DI EVOLUZIONE -TIPO C
B-PR06/B CASSONE CELLULARE BRICCOLE DI ORMEGGIO ANTISTANTI CERCHIO DI EVOLUZIONE -TIPO D
B-PR07 CASSONE CELLULARE BRACCI DI CARICO
B-PR08 CASSONE CELLULARE BRACCI DI CARICO ANTISTANTE CERCHIO DI EVOLUZIONE
B-PR09 CASSONE CELLULARE TERMINALE BANCHINA PETROLIFERA
B-PR10 PARTICOLARI ARREDI DI BANCHINA
B-SZ - A CASSONI MOLO DI SOPRAFLUTTO - SEZIONI 1 - 37
B-SZ - B CASSONI BANCHINA POLIFUNZIONALE - SEZIONI 38 - 51
B-SZ - C CASSONI BANCHINA DI RIVA - SEZIONI 52 - 85
B-SZ - S SCOGLIERA DI RACCORDO - SEZIONI 86-87
B-ST01/A CASSONE PER BANCHINA PETROLIFERA E POLIFUNZIONALE - CARPENTERIA E ORDITURA DEL

SOLETTONE DI FONDO

B-ST01/B CASSONE BANCHINA PETROLIFERA E POLIFUNZIONALE - SETTO TIPO "1"
B-ST01/C CASSONE BANCHINA PETROLIFERA E POLIFUNZIONALE - SETTO TIPO "2"

B-ST01/D CASSONE BANCHINA PETROLIFERA E POLIFUNZIONALE - SETTO TIPO "3"
 B-ST01/E CASSONE BANCHINA PETROLIFERA E POLIFUNZIONALE - SETTO TIPO "4"
 B-ST01/F CASSONE BANCHINA PETROLIFERA E POLIFUNZIONALE - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST02/A CASSONE OPERA DI RESTITUZIONE - CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST02/B CASSONE OPERA DI RESTITUZIONE - SETTO TIPO "1"
 B-ST02/C CASSONE OPERA DI RESTITUZIONE - SETTO TIPO "2"
 B-ST02/D CASSONE OPERA DI RESTITUZIONE - SETTO TIPO "3"
 B-ST02/E CASSONE OPERA DI RESTITUZIONE - SETTO TIPO "4"
 B-ST02/F CASSONE OPERA DI RESTITUZIONE - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST03/A CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST03/B CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) - SETTO TIPO "1"
 B-ST03/C CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) - SETTO TIPO "2"
 B-ST03/D CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) - SETTO TIPO "3"
 B-ST03/E CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) - SETTO TIPO "4"
 B-ST03/F CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST04/A CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST04/B CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - SETTO TIPO "1"
 B-ST04/C CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - SETTO TIPO "2"
 B-ST04/D CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - SETTO TIPO "3"
 B-ST04/E CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - SETTI TIPO "4" - "5"
 B-ST04/F CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - SETTI TIPO "6" - "7"
 B-ST05/A CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO A - B) - CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST05/B CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO A - B) - SETTI TIPO "1" - "2"
 B-ST05/C CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO A - B) - SETTI TIPO "3" - "4"
 B-ST05/D CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO A - B) - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST06/A CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO C - D) - CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST06/B CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO C - D) - SETTI TIPO "1" - "2"
 B-ST06/C CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO C - D) - SETTI TIPO "3" - "4"
 B-ST06/D CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO (TIPO C - D) - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST07/A CASSONE BRACCI DI CARICO - CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST07/B CASSONE BRACCI DI CARICO - SETTI TIPO "1" - "2"
 B-ST07/C CASSONE BRACCI DI CARICO - SETTI TIPO "3" - "4"
 B-ST07/D CASSONE BRACCI DI CARICO - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST08/A CASSONE BRACCI DI CARICO ANTISTANTE CERCHIO DI EVOLUZIONE - CARPENTERIA E ORDITURA DEL SOLETTONE DI FONDO
 B-ST08/B CASSONE BRACCI DI CARICO ANTISTANTE CERCHIO DI EVOLUZIONE - SETTI TIPO "1" - "2"
 B-ST08/C CASSONE BRACCI DI CARICO ANTISTANTE CERCHIO DI EVOLUZIONE - SETTI TIPO "3" - "4"
 B-ST08/D CASSONE BRACCI DI CARICO ANTISTANTE CERCHIO DI EVOLUZIONE - SETTI TIPO "5" - "6"
 B-ST09 CASSONE BANCHINA PETROLIFERA - CARPENTERIA E ORDITURA DELLA SOVRASTRUTTURA
 B-ST10 CASSONE BANCHINA POLIFUNZIONALE - CARPENTERIA E ORDITURA DELLA SOVRASTRUTTURA

B-ST11 CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) - CARPENTERIA E ORDITURA DELLA SOVRASTRUTTURA
B-ST12 CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO - CARPENTERIA E ORDITURA DELLA SOVRASTRUTTURA
B-ST13 CASSONE BRACCI DI CARICO - CARPENTERIA E ORDITURA DELLA SOVRASTRUTTURA
B-ST14 CASSONE BANCHINA PETROLIFERA, RESTITUZIONE E POLIFUNZIONALE - DALLA DI CHIUSURA
B-ST15 CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONI TIPO C1 E C2) E BRACCI DI CARICO-DALLA DI CHIUSURA
B-ST16 CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - DALLA DI CHIUSURA
B-ST17 CASSONE BRICCOLA DI ORMEGGIO - DALLA DI CHIUSURA
B-ST18 CASSONE BANCHINA DI RIVA (SEZIONE TIPO C3) - CARPENTERIA E ORDITURA DELLA SOVRASTRUTTURA

IMPIANTI

I-IF01/A PLANIMETRIA GENERALE RETE PRIMARIA ACQUE METEORICHE E PROFILI LONGITUDINALI
I-IF01/B IMPIANTO DI DRENAGGIO ACQUE METEORICHE: IPOTESI DI SISTEMAZIONE FINALE DEL PIAZZALE DI FUTURA REALIZZAZIONE
I-IF02/A IMPIANTO DI DISOLEAZIONE DELLE ACQUE DI PRIMA PIOGGIA-PIANTA E SEZIONI
I-IF02/B IMPIANTO DI DISOLEAZIONE DELLE ACQUE ZONA BANCHINA DI RIVA - PIANTA E SEZIONI
I-IF03/A IMPIANTO DI DRENAGGIO DELLE ACQUE METEORICHE: PARTICOLARI DEI POZZETTI D'ISPEZIONE TIPO "A"- "C"- "D"
I-IF03/B IMPIANTO DI DRENAGGIO DELLE ACQUE METEORICHE: PARTICOLARI DEI POZZETTI D'ISPEZIONE TIPO "B"
I-AI01 PLANIMETRIA DELL' IMPIANTO ANTICENDIO CON PARTICOLARI DELLA SOLUZIONE INTERFERENZE E DEI POZZETTI DI SEZIONAMENTO DELL' ANELLO
I-EL01 PLANIMETRIA CAVIDOTTI ELETTRICI E POZZETTI MT 20kV
I-EL02 CABINA ELETTRICA DI CONSEGNA - LAYOUT APPARECCHIATURE ED IMPIANTO DI TERRA
I-EL03 CABINA ELETTRICA DI CONSEGNA - SCHEMA ELETTRICO UNIFILARE MT 20 kV E FRONTE QUADRO
I-EL04 CABINA ELETTRICA DI CONSEGNA - IMPIANTI DI SERVIZIO
I-EL05 SCHEMA ELETTRICO UNIFILARE BT POWER CENTER CABINA E QUADRO AUSILIARI
I-PR01 PIANTA, PROSPETTI E SEZIONI CABINA ELETTRICA
I-ST01 CABINA ELETTRICA: FONDAZIONE E PIANTA IMPALCATO
I-ST02 CABINA ELETTRICA: CARPENTERIA ED ORDITURA PILASTRI E TRAVI
I-ST03 CABINA ELETTRICA: POZZETTO

SOLUZIONE INTERFERENZA FOSSI MONNA FELICITA E TORRE ORLANDO
F-PL01 PLANIMETRIA NUOVA CONFIGURAZIONE DELLA FOCE DEI FOSSI
F-SZ01 PROFILI LONGITUDINALI
F-SZ02 SEZIONI TRASVERSALI

Alla relazione generale riportata innanzi sono stati allegati i seguenti atti:

- *Protocollo d'Intesa per lo sviluppo di iniziative per il polo energetico di Civitavecchia (29 luglio 1997)*
- *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (agosto 2000)*
- *Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio: DEC/VIA/6923/2002*
- *Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Voto n. 227 del 24/10/2003*
- *Concessione Demaniale Marittima dell'8 marzo 2006*

A seguito di un preliminare esame degli atti progettuali innanzi descritti, il Presidente del Consiglio Superiore dei lavori pubblici con lettera prot.n. 1564 in data 23/05/2007, richiedeva all'Autorità Portuale di Civitavecchia di integrare gli atti trasmessi con nota n. 4569 del 26.03.2007, al fine di consentire l'esame di merito del progetto in argomento da parte della Commissione relatrice incaricata Fiumicino e Gaeta. Qui di seguito si riporta un estratto significativo della lettera di richiesta:

"OGGETTO: Lavori di costruzione della Darsena Energetico Grandi masse. Concessione demaniale marittima rep.3071 dell'8 marzo 2006 a favore della Compagnia Porto di Civitavecchia s.p.a. - Progetto Definitivo Generale.

Con lettera prot. n. 4569 del 26.03.2007 ricevuta in data 10.4.2007, codesta Autorità Portuale ha inviato il progetto definitivo generale inerente i lavori indicati in oggetto.

Da un preliminare esame degli atti inviati, al fine di consentire l'esame di merito del progetto in argomento da parte della Commissione relatrice incaricata, è emersa la necessità che lo stesso sia integrato dalla seguente documentazione.

- 1) Relazione dell'Autorità Portuale relativa alle scelte progettuali adottate anche in relazione agli interventi ENEL e relativo stato di attuazione;*
- 2) Corografia generale della Zona di intervento dalla quale sia possibile evincere la localizzazione dell'intera area portuale e delle centrali ENEL*
- 3) Elaborati relativi al vigente P.R.P. del 1990 ed a quello del 2004 adottato, completi delle corrispondenti norme tecniche di attuazione*
- 4) Tavola grafica nella quale siano rappresentati sovrapposizione planimetrica, il P.R.P. del 1990 e il progetto in argomento, nonché, sempre in sovrapposizione planimetrica, il P.R.P. del 2004 e lo stesso progetto*
- 5) Relazione sulla verifica della conformità del progetto agli strumenti di pianificazione portuale e sullo stato dell'iter procedurale del P.R.P. adottato*
- 6) "Relazione archeologica definitiva" ai sensi dell'art. 96 del D. Lgs. n. 163/2006, approvata dal Sovrintendente di settore competente*
- 7) Relazione ed elaborati sugli eventuali interventi da realizzare ai confini delle aree archeologiche, d'intesa con la Soprintendenza competente*
- 8) Relazione ed elaborati progettuali relativi alla delocalizzazione dei piccoli cantieri navali*
- 9) Parere dell'ENEL sulla compatibilità della realizzazione delle opere in progetto con quelle di competenza ENEL ed interferenti con l'opera di presa e restituzione della centrale ENEL*
- 10) Relazione sulle effettive quantità di materiale da dragare e sulle relative modalità di smaltimento e/o riutilizzo dello stesso*
- 11) Documentazione idonea a dimostrare che il materiale della prevista escavazione risulti "incontaminato" ai sensi della normativa vigente*
- 12) "Specifico studio di impatto ambientale relativo al progetto in argomento, così come disposto dal DPR 554/99 (art. 25, comma 2, lett. F) e dal D. Lgs. n. 152/2006 (Codice Ambientale), Ali. III alla parte seconda, elenco A), punto 8b"*

13) Rapporto di sicurezza approvato dall'Autorità competente e relativo Piano di emergenza portuale, ai sensi del D.M. 293/01 e della legge 239/04, anche in relazione a quanto prescritto con voto n. 209/03 di Assemblea Generale

14) Relazione di prevenzione incendi

15) Relazione integrativa alla Relazione Generale trasmessa, inerente quanto previsto alle lettere c) ed e) dell'art. 26 del D.P.R. 554/99, completa delle informazioni esaustive circa lo stato di attuazione delle opere e le motivazioni poste a base delle scelte progettuali effettuate

Infine si richiama all'attenzione di codesta Autorità Portuale che il progetto inviato, denominato "Progetto definitivo generale", dovrebbe, ai sensi dell'art. 93, comma 3 del D. Lg. N. 163/2006, individuare compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti nel progetto preliminare e dovrebbe contenere tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni.

Si resta in attesa di quanto sopra richiesto, entro giorni sessanta dalla data della presente, significando che l'esame del progetto resta sospeso fino al ricevimento di tali atti.

Qualora i richiesti atti non perverranno entro il predetto termine, si procederà alla trattazione dell'affare sulla base della documentazione già inviata."

In riscontro alla predetta richiesta, il Presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia trasmetteva la documentazione integrativa richiesta con la lettera che qui di seguito si riporta attraverso un ampio stralcio.

"In riscontro alla comunicazione prot. N. 1564 del 23/05/2007, ricevuta da questa Autorità Portuale il 06/06/2007, con la quale codesto Consiglio Superiore ha richiesto che il progetto definitivo generale "Darsena Energetica Grandi Masse" venga integrato, si invia la documentazione di seguito elencata a puntuale riscontro di quanto richiesto ed in particolare:

1) Relazione dell'Autorità Portuale relativa alle scelte progettuali adottate anche in relazione agli interventi ENEL e relativo stato di attuazione;

Allegato 1 - R_1 - Relazione relativa alle scelte progettuali adottate;

2) Corografia generale della Zona di intervento dalla quale sia possibile evincere la localizzazione dell'intera area portuale e delle centrali ENEL

Allegato 2 - G-PI09 - Corografia generale della zona di intervento

3) Elaborati relativi al vigente P.R.P. del 1990 ed a quello del 2004 adottato, completi delle corrispondenti norme tecniche di attuazione

Allegato 3 - Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale (1989):

Tav. 4 - Stato futuro: destinazione d'uso delle infrastrutture Progetto di Variante al Piano Regolatore Portuale (1989):

All. A - Relazione generale

Piano Regolatore Portuale 2004: FP 9 - Piano Regolatore Portuale Vigente

Piano Regolatore Portuale 2004: FP 3 - Schema generale del piano

Piano Regolatore Portuale 2004: FP 4 - Scelte localizzative ed ambiti

Piano Regolatore Portuale 2004: Relazione generale

Piano Regolatore Portuale 2004: Normativa

4) Tavola grafica nella quale siano rappresentati sovrapposizione planimetrica, il P.R.P. del 1990 e il progetto in argomento, nonché, sempre in sovrapposizione planimetrica, il P.R.P. del 2004 e lo stesso progetto

Allegato 4 - G-PL10 - Sovrapposizione planimetrica tra il progetto D.E.G.M. e P.R.P. del 1990

G-PL 11 - Sovrapposizione planimetrica tra il progetto D.E.G.M. e P.R.P. adottato del 2004

5) Relazione sulla verifica della conformità del progetto agli strumenti di pianificazione portuale e sullo stato dell'iter procedurale del P.R.P. adottato

Allegato 5 - R_2 - Relazione sulla verifica della conformità del progetto agli strumenti di pianificazione portuale e sullo stato dell'iter procedurale del P.R.P. adottato

6) "Relazione archeologica definitiva" ai sensi dell'art. 96 del D. Lgs. n. 163/2006, approvata dal Sovrintendente di settore competente

Allegato 6 - "Relazione archeologica definitiva" vistata per approvazione dal Soprintendente dott.ssa Anna Maria Moretti (Ministero per i Beni e le Attività Culturali - Soprintendenza per i Beni Archeologici dell'Etruria Meridionale Archeologici, prot. Entrata 5491 del 03.07.07)

Lettera Parere di competenza del 12.07.07 con cui il Ministero trasmette la relazione sopra citata.

7) Relazione ed elaborati sugli eventuali interventi da realizzare ai confini delle aree archeologiche, d'intesa con la Soprintendenza competente.

Allegato 7 - RT14 - Relazione descrittiva interventi a confine zona archeologica

G-PL 12 - Sistema di confinamento dell'area archeologica

G-PT01 - Particolare 1: Palancole

Progetto preliminare sistemazione area archeologica

8) Relazione ed elaborati progettuali relativi alla delocalizzazione dei piccoli cantieri navali

In conformità a quanto riportato nel P.R.P. 2004 adottato, i cantieri navali minori verranno delocalizzati in una area che si trova in corrispondenza della radice NORD della banchina di riva.

9) Parere dell'ENEL sulla compatibilità della realizzazione delle opere in progetto con quelle di competenza ENEL ed interferenti con l'opera di presa e restituzione della centrale ENEL

Allegato 8 - Nota prot. EP/P 2007002821 del 18.07.2007

10) Relazione sulle effettive quantità di materiale da dragare e sulle relative modalità di smaltimento e/o riutilizzo dello stesso

Allegato 9 - RT15 - Relazione sulle effettive quantità di materiale da dragare e relative modalità di smaltimento e/o riutilizzo dello stesso.

11) Documentazione idonea a dimostrare che il materiale della prevista escavazione risulti "incontaminato" ai sensi della normativa vigente

Allegato 10-Estratto della "Relazione Scientifica", redatta dall'Università degli Studi di Siena - Dipartimento di Scienze Ambientali, che fornisce una descrizione generale e completa dello stato sedimentario interno alla Darsena Energetica e Grandi Masse

12) "Specifico studio di impatto ambientale relativo al progetto in argomento, così come disposto dal DPR 554/99 (art. 25, comma 2, lett. F) e dal D. Lgs. n. 152/2006 (Codice Ambientale), Ali. 11 alla parte seconda, elenco A), punto 8b"

Il progetto della darsena energetico grandi masse, inviato all'approvazione di codesto Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici è stato sottoposto con esito positivo a valutazione di impatto ambientale

13) Rapporto di sicurezza approvato dall'Autorità competente e relativo Piano di emergenza portuale, ai sensi del D.M. 293/01 e della legge 239/04, anche in relazione a quanto prescritto con voto n. 209/03 di Assemblea Generale

L'istruttoria propedeutica all'assentimento in concessione delle aree interne alla circoscrizione territoriale dell' Autorità Portuale prevede, anche, l'esame degli specifici interventi ed impianti occorrenti per ogni singola area in concessione relativamente alle indicazioni contenute nel "Rapporto preliminare integrato di sicurezza" posto a corredo del progetto del P.R.P. di Civitavecchia, oggetto del parere n. 209 reso dall'Assemblea Generale del Consiglio Superiore

dei LL.PP. nell'adunanza del 29.10.2004; "Rapporto preliminare" che è stato considerato rispondente nel riguardo delle problematiche generali del porto di Civitavecchia. Anche a seguito di tale "Rapporto preliminare" l'Ente ha provveduto ad attivare la conferenza di servizi prevista dall'art. 5 del D.M. 16.05.2001 n. 293; in esito alle risultanze della suddetta conferenza di servizi verrà predisposto dall'Ente, sentita la Prefettura di Roma, il "Piano di Emergenza Portuale" previsto dall'art. 6 del suddetto Decreto.

14) Relazione di prevenzione incendi

Allegato 12 – Relazione di prevenzione incendi

15) Relazione integrativa alla Relazione Generale trasmessa, inerente quanto previsto alle lettere c) ed e) dell'art. 26 del D.P.R. 554/99, completa delle informazioni esaustive circa lo stato di attuazione delle opere e le motivazioni poste a base delle scelte progettuali effettuate

Allegato 13 – RT16 – Relazione integrativa al Progetto definitivo Generale."

Per completezza di esposizione, si riporta qui di seguito quanto riportato in quest'ultimo allegato citato.

"RELAZIONE INTEGRATIVA AL PROGETTO DEFINITIVO GENERALE

1. PREMESSA

Ad integrazione della Relazione Generale, di seguito si espone come l'intervento è stato inquadrato nel contesto urbanistico vigente che, negli anni che vanno dal 2002 al 2003, ha visto modificarsi il contesto dell'opera a seguito delle varianti indotte da opere strategiche quali: i pontili di approvvigionamento della Centrale Enel a nord, in località "Torrevaldaliga", e l'insediamento della Darsena Servizi a sud, in località "La Mattonara".

In conformità a quanto prescritto all'art. 26, lettere c e d, del D.P.R. 554/99, si indicano di seguito le cave che saranno utilizzate per la realizzazione dell'intervento in oggetto e si riferisce in merito alla verifica dell'idoneità delle reti esterne dei servizi atti e soddisfare le esigenze connesse all'esercizio dell'intervento da realizzare ed in merito alla verifica sulle interferenze delle reti aeree e sotterranee con eventuali nuovi manufatti.

Infine, per completezza di informazione si riferisce anche in merito alle scelte progettuali ed allo stato di attuazione delle opere complementari: molo di sottoflutto e cassa di colmata, in corso di esecuzione.

2. INQUADRAMENTO

Il Porto di Civitavecchia, per ciò che concerne gli strumenti urbanistici di riferimento, è dotato di un Piano Regolatore Portuale datato 1990, attualmente vigente, ed un P.R.P. datato 2004, che al momento è da intendersi adottato.

Prima di disquisire sulla verifica di conformità, rispetto entrambi i piani, del progetto definitivo generale relativo alla Darsena Energetica Grandi Masse, è necessario illustrare la configurazione del vigente P.R.P. e quale sia lo stato dell'iter procedurale del P.R.P. adottato (come peraltro espressamente richiesto dal Consiglio Superiore dei LL. PP.).

Per quel che concerne il P.R.P. vigente, va sottolineato che, nonostante sia consuetudine annoverarlo quale Piano del 1990, esso risulta completamente operativo solo dal 2002. Difatti, tale Piano nel 1990 fu approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ma il Ministero dell'Ambiente, a cui nel 1996 il Piano venne trasmesso per la verifica di impatto ambientale, pur approvando il Piano quasi per intero, richiese approfondimenti e verifiche relativamente al Bacino Energetico Grandi Masse. Il progetto della Darsena Energetica Grandi Masse, che presentava una serie di sporgenti, venne parzialmente revisionato e nel 2002, con DEC/VIA 6923, il Ministero dell'Ambiente espresse il suo giudizio positivo nei confronti della configurazione proposta per la DEGM. Pertanto, il Piano del 1990 può dirsi completamente operativo solo a far data dall'emanazione di tale Decreto.

Va sottolineato che, dal 2002 ad oggi, il PRP ha subito ulteriori revisioni e integrazioni. Nel 2002 si è concretizzata l'opportunità di procedere con il finanziamento della Legge Obiettivo (L.443/01), in quanto a livello governativo si è riconosciuto che il porto di Civitavecchia costituisce uno dei nodi strategici per lo sviluppo nazionale dei trasporti.

L'Autorità Portuale, raccogliendo l'invito e l'opportunità offerta, predispose un insieme articolato di interventi, dieci opere, che sottopose al vaglio degli Uffici Competenti. Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò, con voto n°185 del 19.12.2003, tra l'altro, la Darsena Servizi e Traghetti, che confina a nord con la Darsena Energetica Grandi Masse, opera approvata, inoltre, dal CIPE nella seduta del 20 Dicembre 2004, con Delibera n. 103.

Il 24/12/2003, poi, il Ministero per le Attività Produttive, con decreto MAP 55/02/2003, autorizzò la conversione a carbone della centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord; tale autorizzazione, ai sensi della Legge 9 aprile 2007 n° 55, ha effetto di variante urbanistica e pertanto le opere portuali inserite nel progetto di conversione della Centrale costituiscono una revisione del PRP vigente.

Ne consegue che la configurazione operativa del del PRP del 1990, emendato ed integrato dalle varianti precedentemente richiamate, è quella, finale, di seguito riportata.

In merito, invece, all'iter procedurale del P.R.P. del 2004, esso è stato adottato dal Comitato Portuale con deliberazione n° 51 del 12/07/2004.

La prevista intesa con il Comune di Civitavecchia è stata espressa con deliberazione del Consiglio Comunale n° 80 del 7/09/2004.

In data 29 ottobre 2004 l'Assemblea generale del C.S.LL.PP. ha licenziato favorevolmente con voto prot. N° 209 il nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Civitavecchia.

Per completare l'iter autorizzativo dello strumento urbanistico, gli elaborati a corredo del piano sono stati trasmessi al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota prot. N° 14441 del 24/11/2005. L'istruttoria è attualmente in corso.

3. VERIFICA CONFORMITA' AL P.R.P. VIGENTE

Per verificare la conformità tra il progetto definitivo generale della D.E.G.M. ed il P.R.P. vigente, alla luce di quanto già esposto nel paragrafo precedente a proposito della configurazione completamente operativa del piano stesso, si fa riferimento alla eloquente sovrapposizione tra il progetto e lo strumento urbanistico (facente parte dei documenti integrativi trasmessi contestualmente alla presente relazione) ed alla descrizione del progetto trasmesso nel 2001 per la procedura VIA.

Come è possibile verificare dalla sovrapposizione planimetrica, la geometria adottata corrisponde a quanto previsto nel 2001.

Il canale di accesso e gli spazi di manovra principali sono ipotizzati con fondali profondi 18m, mentre la parte antistante le banchine di riva e polifunzionale è considerata con profondità pari a 14m. Eventuali imperfezioni nella sovrapposizione planimetrica, per quel che concerne le aree di dragaggio, sono da ricercare in una diversa batimetria di base utilizzata, che nel caso del progetto definitivo risulta, per forza di cose, più dettagliata e più recente.

Le banchine, di riva, polifunzionale e petrolifera, sono state progettate su cassoni, come riportato nel progetto presentato per la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale. All'interno del molo di sopraflutto sono previsti, in entrambe le configurazioni (P.R.P. vigente e progetto definitivo), tre attracchi petroliferi (due per navi sino a 50.000 dwt ed uno sino a 100.000dwt) realizzati ognuno con tre cassoni, dei quali quello centrale più arretrato con funzione di piattaforma di carico/scarico e quelli laterali, più sporgenti rispetto a quello centrale, che costituiscono le bricole di ormeggio.

Rispetto alla configurazione prevista nel 2002, quella presentata nel progetto definitivo generale, nella zona a confine con "La Mattonara", dove attualmente è prevista la realizzazione della Darsena Servizi, tiene conto della revisione al PRP attuata nel 2003.

4. VERIFICA CONFORMITA' AL P.R.P. ADOTTATO

Il Piano Regolatore Portuale del 2004, raccogliendo ed omogeneizzando le varianti sopraggiunte al P.R.P. del 1990, in particolare per la parte relativa alla D.E.G.M. riprendendo la configurazione approvata nel 2002, riporta: le opere a mare a servizio della Centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Nord (MAP 55/02/2003); le modifiche nella parte esterna adiacente la zona "La Mattonara" (voto Cons. Sup. LL.PP. n. 185/2003); e introduce, in previsione di navigli che richiedono pescaggi sempre maggiori, la variazione delle profondità di dragaggio all'interno del bacino.

Le prime due modifiche, che come sopra esposto costituiscono già variante al PRP del 2002, sono state integralmente recepite ed inserite nel quadro funzionale e strategico del nuovo PRP del 2004.

In merito alle modifiche relative alla parte esterna adiacente la zona "La Mattonara", come si è già esposto nel precedente paragrafo, le scelte progettuali relative alla DEGM in questa fascia sono state effettuate tenendo presente che: prima della realizzazione della Darsena Servizi vanno attuati tutti gli accorgimenti affinché la D.E.G.M. possa funzionare anche in assenza dell'adiacente prevista Darsena Servizi; nel momento in cui verrà costruita la D.S. le opere a confine dovranno essere facilmente rimovibili e non avranno più funzione di esistere.

Per quanto riguarda le variazioni delle profondità di dragaggio all'interno del bacino, esse riguardano essenzialmente due zone:

- la parte antistante le banchine di riva e polifunzionale, che passa dai previsti -14m s.l.m.m. del Piano vigente ai -16m s.l.m.m. del Piano adottato;
- la parte antistante la radice della banchina di riva, che passa dal mantenimento dei fondali naturali previsti nel Piano vigente ai -5m s.l.m.m. del Piano adottato.

Non va sottaciuto che, trattandosi nel caso del Piano del 2004, di uno strumento urbanistico adottato, ma non ancora vigente, le scelte fatte in tale sede non possono essere né abbracciate completamente, poiché si andrebbe contro gli strumenti urbanistici vigenti, né totalmente ignorate. Alla luce di questo, relativamente alla D.E.G.M., per quanto riguarda la zona antistante le banchine di riva e polifunzionale si è mantenuto il dragaggio a -14m, imbasando però i cassoni ad una profondità tale da consentire il futuro approfondimento fino a -16m; in merito, invece, la zona antistante la radice della banchina di riva nel progetto definitivo generale non è previsto alcun dragaggio, lasciando ad una fase successiva l'escavo a -5,00m previsto dal Piano del 2004.

5. CAVE NECESSARIE ALLA REALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

Per la realizzazione della D.E.G.M. sarà necessario reperire materiale da cava di idonea qualità, necessario alla costruzione degli scanni di imbasamento dei cassoni e della scogliera.

La zona in cui sorgerà la Darsena è caratterizzata dalla prossimità a numerose cave, già autorizzate, situate tra sui Monti della Tolfa, conosciuti per la presenza di tali siti.

Per la realizzazione della D.E.G.M. sono state già attivate quattro cave, ovvero:

- Cava Fioretta, ex Italcementi, ubicata in loc. Fiorotta S.P. Braccianese Claudia, nel comune di Civitavecchia - Roma. Tale sito di estrazione si trova a circa 5km dall'ambito portuale di Civitavecchia, con percorso alternativo indipendente dal traffico urbano; ha una potenzialità estrattiva approvata di 500.000mc con facoltà di redigere, ai sensi della vigente normativa L.R. n. 17/2004, un progetto di ampliamento con rinnovo dell'autorizzazione.
- Cava Pietra Dorata ubicata lungo la S.P. Braccianese Claudia, nel comune di Civitavecchia - Roma.

Tale sito di estrazione si trova a circa 65km dall'ambito portuale di Civitavecchia, con percorso diretto lungo le direttrici nazionali con accesso al quadrante nord, indipendente dal traffico urbano;

ha una potenzialità estrattiva approvata di 1.500.000mc, è regolarmente autorizzata ed in pieno esercizio.

- Cava di Sassicari ubicata lungo la S.P. Braccianese Claudia, nel comune di Civitavecchia - Roma.

Tale sito di estrazione si trova a circa 6km dall'ambito portuale di Civitavecchia, con percorso alternativo indipendente dal traffico urbano; ha una potenzialità estrattiva approvata di 500.000mc con facoltà di redigere, ai sensi della vigente normativa L.R. n. 17/2004, un progetto di ampliamento con rinnovo dell'autorizzazione.

• Cava S. Rita ubicata in località S. Egidio S.P. Braccianese Claudia, nel comune di Civitavecchia -Roma. Tale sito di estrazione si trova a circa 7,5km dall'ambito portuale di Civitavecchia, con percorso diretto lungo le direttrici nazionali e con ingresso indipendente dal traffico urbano; ha una potenzialità estrattiva approvata di 500.000mc con facoltà di redigere, ai sensi della vigente normativa L.R. n. 17/2004, un progetto di ampliamento con rinnovo dell'autorizzazione.

6. IDONEITA' DELLE RETI ESTERNE

La costruzione della Darsena Energetica Grandi Masse si innesta in un contesto, quale quello del porto di Civitavecchia, generosamente dotato dei servizi a rete essenziali: tali reti devono essere in grado di servire, oltre le utenze esistenti, anche i nuovi carichi costituiti appunto dalla Darsena Energetica.

In particolare, l'impianto elettrico e quello antincendio previsti in progetto saranno serviti dalle reti esterne, la cui idoneità è stata valutata.

Si è proceduto a verificare la potenza erogabile dalla rete elettrica esistente nell'ambito portuale, mettendola in relazione con i carichi attualmente assorbiti e con i nuovi carichi elettrici presenti nell'ambito della Darsena Energetica Grandi Masse.

La verifica è stata condotta tanto per la fase di costruzione, più gravosa per quanto concerne il carico elettrico, che per l'opera finita.

Attualmente, l'area retrostante la colmata della nuova Darsena risulta infrastrutturata: sotto il profilo della disponibilità di potenza elettrica, la rete in media tensione che insiste in tale zona presenta una disponibilità di potenza sufficiente alle necessità indotte dalla costruzione dell'opera, stimabili in circa 100-150 kW di picco. Tale carico non varierà apprezzabilmente il regime elettrico della rete portuale.

La rete elettrica esterna risulta, pertanto, idonea a soddisfare le esigenze connesse all'esercizio dell'opera.

Per quanto attiene la rete antincendio, si fa presente che tale impianto in condizioni normali non attinge dalla rete acqua industriale, eccezion fatta per il primo rifornimento della riserva idrica, pari a 72 mc: il riempimento dell'impianto potrà essere effettuato con portate anche basse (0,5 - 1 l/s), che non influiscono apprezzabilmente sul regime idrico delle condotte principali di adduzione, o a mezzo di autobotti.

In caso di emergenza, cioè ad impianto funzionante, la quantità di acqua drenata è comunque irrisoria o, al limite, nulla dal momento che la riserva idrica è dimensionata in modo tale da garantire il regolare funzionamento dell'impianto per 60 minuti.

La rete idrica, pertanto, risulta idonea a soddisfare le esigenze connesse all'esercizio dell'opera.

Tanto per la rete elettrica che per quella antincendio, si esclude la presenza di eventuali interferenze tra linee sotto terra o fuori terra e l'opera da realizzare, in quanto l'intervento sarà effettuato su specchio acqueo in cui risultano al momento assenti strutture ed impianti.

7. SCELTE PROGETTUALI E STATO DI ATTUAZIONE

La Darsena Energetica Grandi Masse è stata progettata tenendo conto di quanto indicato nel P.R.P. del 1990, così come revisionato nel 2001 ed approvato dal Ministero dell'Ambiente con DEC/VIA 6923/2002.

Si tratta, pertanto, di un bacino con imboccatura diretta verso NW, con le banchine di accosto disposte lungo il perimetro, come già descritto nella Relazione Generale a corredo del progetto.

Tutte le banchine sono realizzate su cassoni cellulari, con la parte interna al bacino antiriflettente.

Questa scelta progettuale deriva da considerazioni fatte sulla profondità dei fondali e sulla funzione a cui devono assolvere le banchine stesse.

Per il molo di sopraflutto la scelta risultava quasi obbligata, dovendo assolvere questo molo alla duplice funzione di protezione nei confronti dell'agitazione ondosa e di banchina per l'accosto delle petroliere.

Le circostanze che hanno fatto preferire questa soluzione in maniera generalizzata derivano segnatamente da condizioni ambientali, quali:

- reperibilità del materiale da costruzione;
- morfologia e stratigrafia dei fondali;
- caratteristiche geotecniche dei terreni di fondazione.

Nel caso in esame, visto che i fondali risultano profondi, richiedendo una notevole quantità di materiale lapideo, e visto che la parte interna del molo deve risultare banchinata o comunque accostabile, si è optato per una diga a parete verticale.

Per le banchine di riva e polifunzionale, vista la notevole portanza dei terreni di fondazione e la profondità dei fondali prospicienti gli accosti stessi, si è optato per l'adozione, anche in questo caso, di cassoni cellulari, scartando altre ipotesi, quali banchine su pali o a massi sovrapposti.

In merito alla zona a confine con la futura Darsena Servizi, la banchina polifunzionale sarà protetta provvisoriamente da un muro paraonde delle stesse caratteristiche di quello previsto in corrispondenza del molo di sopraflutto, che poi verrà demolito. Questa soluzione si è fatta preferire ad una scogliera di rinfianco per limitare il ricorso a materiale da cava, secondo le raccomandazioni indicate nel DEC/VIA 6923/2002.

Si precisa che, relativamente ai lavori di realizzazione della D.E.G.M., al momento è in fase di costruzione il tratto di scogliera lato "La Mattonara", opera connessa alla realizzazione della cassa di colmata di cui al progetto definitivo licenziato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 207/2003.

Per completezza di informazione, va segnalato altresì che il molo di sottoflutto (scogliera) è interamente realizzato, mentre il pontile principale della centrale Enel, che lo sostituirà, è in fase di avanzata costruzione. Ad oggi risultano imbasati tutti i cassoni della banchina di accosto."

Il progetto innanzi descritto prevede il seguente quadro economico:

QUADRO ECONOMICO

Lavori a base d'asta		
Aa) Lavori per le infrastrutture non assoggettati ad IVA		€ 180.062.996,20
Ab) Oneri per la sicurezza indiretti	€ 1.825.058,92	
Ac) Oneri per la sicurezza diretti		€ 116.149,29
A) Totale lavori		€ 180.179.145,49
B) Somme a disposizione dell'Amministrazione		
1) Indagini geognostiche e rilievi topografici		€ 950.000,00
2) Allacciamenti ai pubblici servizi		€ 200.000,00
3) Imprevisti (5% di A)		€ 8.480.854,51
4) Progettazione, D.L., collaudi		€ 6.600.000,00
5) Spese per attività di consulenza e supporto		€ 200.000,00
6) Spese per accertamenti di laboratorio e verifiche tecniche		€ 1.500.000,00
7) Accantonamenti per oneri connessi al superamento delle interferenze		€ 5.000.000,00
8) IVA al 20% di (B1+B2+B4+B5+B6)		€ 2.890.000,00
B) Totale somme a disposizione		€ 25.820.854,51
TOTALE GENERALE (A+B)		€ 206.000.000,00

CONSIDERATO

ASPETTI GENERALI

La nuova Darsena Energetica Grandi Masse, localizzata a Nord del porto di Civitavecchia, costituisce un bacino portuale con imboccatura verso N-W, sul quale si affacciano le diverse banchine da cui é delimitato, disposte lungo il perimetro e prive di sporgenti o sub-darsene.

In particolare: in direzione parallela a quella dell'imboccatura (NW-SE) si colloca la Banchina Petrolifera con il relativo molo di sopraflutto; lungo la direzione E-W é allocata la Banchina Polifunzionale con il relativo piazzale retrostante; mentre la Banchina di Riva é orientata lungo la direzione S-N; lungo la direzione NE-SW la banchina ENEL delimita l'intero bacino.

La Banchina Petrolifera, realizzata con cassoni cellulari, prevede tre attracchi per petroliere, due da 50.000 dwt ed uno da 100.000 dwt.

Nella parte antistante l'attracco petrolifero da 100.000 dwt il fondale é ipotizzato mediante dragaggi a -18m, cosí come nel cerchio di evoluzione, per permettere l'accosto delle petroliere in tutta sicurezza, mentre nelle zone antistanti gli altri due attracchi sono conservati i fondali naturali, che presentano profonditá maggiore di 14m.

La Banchina di Riva, anch'essa realizzata con cassoni cellulari, é utilizzata per l'attracco di navi per trasporto di grandi masse, in quanto presenta caratteristiche idonee per lunghezza e larghezza di terrapieno retrostante e per facilitá di collegamento con l'entroterra. Nel progetto non é esclusa la possibilitá di destinare parte di tale banchina e del relativo piazzale alla movimentazione di prodotti containerizzati per i prodotti energetici e derivati. La Banchina Polifunzionale é prevista con un terrapieno retrostante di esclusiva competenza ed é destinata alla movimentazione di rinfuse solide. I fondali antistanti queste due banchine sono previsti mediante dragaggi a -14m, anche se la quota di imbasamento dei cassoni cellulari é prevista tale da consentire in futuro di approfondire i fondali fino a quota -16m.

Il progetto in argomento relativo ad un intervento da realizzare con fondi privati, come risulta dalla nota n. 4569 del 26 marzo 2007 citata in epigrafe, é stato trasmesso per l'esame e parere del Consiglio Superiore per ottemperare, tra l'altro, ad una espressa disposizione contenuta nella Concessione Demaniale Marittima rilasciata "*in via definitiva il 9.3.2006*", secondo quanto riferito nella Relazione Tecnica Generale.

Detta concessione, allegata agli atti priva di data, non forma oggetto del presente parere in quanto attiene a profili ed aspetti destinati a regolare i rapporti tra l'Autoritá Portuale ed il Concessionario.

Il progetto viene presentato come "Progetto definitivo generale".

L'Assemblea evidenzia, tuttavia, che il progetto non affronta *"le questioni riguardanti: le operazioni di escavo; il loro refluo in cassa di colmata e la costruzione di quest'ultima"* in quanto sono state *"oggetto di valutazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (voto n. 227/03)"*, come riferito nella Relazione Tecnica generale.

Inoltre si afferma che *"Le opere di completamento, sovrastrutture, distribuzione impianti a rete, vie di corsa, edifici relativi al centro servizi portuali e quanto non illustrato nel presente progetto, saranno oggetto di un terzo lotto di completamento, da predisporre alla definizione esatta del layout operativo"*.

L'Assemblea rileva pertanto che il progetto in questione non ha i requisiti di "progetto generale" poiché incompleto. Peraltro il progetto all'esame non risulta coerente con l'art. 93, comma 4, del DLgs 163/06, che affida al progetto definitivo il compito di individuare compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti nel progetto preliminare e di contenere tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni.

ASPETTI URBANISTICI, AMBIENTALI ED ARCHEOLOGICI

Per quanto concerne la verifica della conformità del progetto in esame al Piano Regolatore Portuale vigente, dagli atti trasmessi ed in particolare dalla *"Relazione sulla verifica della conformità agli strumenti di pianificazione portuale e sullo stato dell'iter procedurale del P.R.P. adottato"*, trasmessa come atto integrativo a seguito della citata richiesta del 23/05/07, l'Assemblea evidenzia che risulta tuttora vigente il Piano Regolatore Portuale del 1990 (variante approvata con D.M. LL.PP. n. 3252 del 27.12.1990), non essendo stato ancora approvato il P.R.P. adottato nel 2004 dall'Autorità Portuale.

Il progetto in esame risulta difforme dal P.R.P. del 1990, come si può evincere dalla tav. G-PL 10, datata luglio 2007, trasmessa anch'essa come atto integrativo, che deve intendersi come sostitutiva della tav. G-PL 01 datata gennaio 2007 precedentemente inviata. Riguardo a quanto riportato nelle suddette tavole, l'Assemblea ritiene che, in assenza di uno specifico provvedimento di approvazione di variante, il Piano Regolatore Portuale del 1990 non può ritenersi automaticamente modificato a seguito dell'emanazione del decreto V.I.A. n. 6923 del 28.01.2002. Tale decreto, emanato dal Ministro dell'Ambiente, riguarda soltanto il *"giudizio positivo di compatibilità ambientale del progetto relativo alla Variante al P.R.P. Darsena Energetico Grandi Masse"*. Tuttavia, da quanto si evince dagli atti trasmessi, tale *"progetto di variante"* non è stato

successivamente approvato come variante al P.R.P.. Analogamente non si ritiene che possa costituire variante al P.R.P. il citato decreto del Ministero delle Attività Produttive n. 55/02/2003 del 24.12.2003 che, secondo quanto desumibile dall'atto di Concessione Demariale marittima datato 8.03.2006 in atti (non oggetto del presente parere), è relativo non alla "*Darsena energetico - grandi masse*" in esame ma all'"*autorizzazione alla realizzazione ed all'esercizio della Centrale Termoelettrica di Torre Valdaliga Nord nella configurazione a carbone, le cui opere asservite, comprendenti tra l'altro un molo per l'approdo delle navi carboniere ed un molo per carico/scarico materiali connessi con la gestione della centrale, ricadono parzialmente nell'ambito della circoscrizione dell'Autorità Portuale*". Pertanto, l'Assemblea ritiene che soltanto per le suddette opere, esplicitamente citate nel D.M. n.55/03, e non per la darsena in esame, il D.M. stesso abbia effetto di variante urbanistica al P.R.P., ai sensi dell'art. 1 e 2 del D.L. 7.2.2002 n.7, convertito in legge dall'art. 1.

Inoltre, come si evince dall'elaborato grafico G-PL 10 del luglio 2007 ed innanzi citato, la delibera CIPE 103/2004 di approvazione di progetti preliminari relativi a n.10 interventi di "Opere strategiche" nell'Hub portuale di Civitavecchia non comprende la "Darsena Grandi Masse" ma bensì il solo "Molo sottoflutto Darsena Grandi Masse" per un importo complessivo di progetto preliminare di € 19.518.599,37. Pertanto, l'Assemblea ritiene che soltanto per le predette opere, esplicitamente citate nella delibera CIPE 103/2004 del 20.12.2004, e non per la darsena in esame, la delibera stessa abbia effetto di perfezionamento ad ogni fine urbanistico ed edilizio dell'intesa Stato-Regione sulla localizzazione delle opere.

In definitiva, quindi, questo Consesso ritiene che, allo stato degli atti trasmessi, il progetto in esame non sia conforme al Piano Regolatore Portuale vigente (1990), non essendo ancora stato emanato il provvedimento d'approvazione del piano regolatore adottato né altro provvedimento di approvazione di variante relativo all'area energetico grandi masse.

Per quanto concerne gli aspetti ambientali, l'Assemblea evidenzia che, benché espressamente richiesto come atto integrativo, non risulta trasmesso lo Studio di Impatto ambientale (S.I.A.) relativo specificamente alla "*Darsena energetico - grandi masse*". Al riguardo, nella lettera di trasmissione degli elaborati integrativi citata in Premessa, si afferma che il progetto è stato già sottoposto a procedura di V.I.A..

E' evidente che, trattandosi di progetto definitivo, lo Studio di impatto ambientale costituisce uno degli elaborati progettuali necessari, secondo quanto previsto dal combinato disposto dell'art. 25, comma 2, lett. F) del D.P.R. 554/99 tuttora vigente, e delle disposizioni di cui al D. Lgs. N. 152/06, All. III alla Parte Seconda, Elenco A, p.to 8b.

Per quanto riguarda gli aspetti archeologici, l'Assemblea rileva che è stata trasmessa tra gli atti integrativi, la "Relazione archeologica definitiva", approvata dal Sovrintendente per i beni archeologici dell'Etruria Meridionale con nota prot. MBAC – SBA – EM n. 5793 del 12.7.2007, in atti. In tale nota viene evidenziato che è stato *"preventivamente verificato dalla Sovrintendenza l'interesse archeologico"* delle operazioni effettuate, consistenti in *"indagini subacquee in alcune zone di interesse archeologico, nel rilievo di dettaglio dei punti stessi e nel recupero dei reperti subacquei sporadici rinvenuti"*, operazioni che, secondo quanto riportato nella nota stessa, *"risultano puntuali ed esaustive, tali da consentire il prosieguo dell'attività successiva di escavo e di realizzazione di una cassa di colmata, come peraltro già autorizzato con precedente nota n. 5236 del 22.06.2007"*.

Preso atto del parere espresso dalla competente Sovrintendenza, l'Assemblea non ritiene di dover esprimere alcun parere in merito all'elaborato *"Intervento di riqualificazione dell'Area Archeologica La Mattonara e Servizi connessi alla Stazione Marittima"* che, pur essendo allegato agli atti trasmessi, presenta contenuti progettuali non congruenti con il progetto in esame.

ASPETTI GEOTECNICI

Gli aspetti geotecnici del progetto riguardano i manufatti principali della darsena, quali i cassoni e i piazzali, e i problemi di sicurezza e funzionalità ad essi connessi.

I terreni di fondazione dei manufatti, costituiti da limi argillosi consistenti, da marne, da sabbie più o meno addensate e cementate e da calcareniti, hanno marcati caratteri di disomogeneità, ma sono in genere dotati di buona resistenza e scarsa compressibilità.

Le verifiche geotecniche sono state effettuate con strumenti di calcolo noti e affidabili, mostrando adeguati margini di sicurezza anche sotto l'azione sismica.

Valutazioni più cautelative, forse, dovrebbero svolgersi nei riguardi dei cedimenti del piazzale in considerazione della obiettiva difficoltà di costipare adeguatamente il materiale di riempimento, considerando anche la possibilità di predisporre interventi di precarico tali da eliminare o limitare al massimo i cedimenti nelle condizioni di esercizio sotto l'azione anche dei carichi variabili.

Tutto ciò evidenziato, pur riconoscendo che le analisi geotecniche sono sviluppate ad un livello di approfondimento compatibile con la progettazione definitiva, non si concorda con alcune affermazioni riportate nella relazione geotecnica, quali:

"non è completamente da escludere che, nonostante le indagini eseguite, in fase costruttiva possano risultare delle discordanze più o meno importanti sui rapporti stratigrafici tra i diversi complessi" e *"gli stessi parametri geotecnici attribuiti ai terreni, pur se ragionevolmente e*

cautelativamente assunti sulla base dei dati disponibili, potrebbero essere meglio adattati all'effettivo comportamento geotecnico dei terreni alla scala locale".

Queste considerazioni non sono condivisibili, anche con riferimento alla specifica situazione geotecnica, poiché l'importanza e il valore economico dell'opera in progetto richiedono che:

- le indagini geotecniche, scelte ed effettuate sotto la responsabilità del progettista, siano svolte in quantità e qualità adeguate a risolvere ragionevolmente le incertezze di natura stratigrafica;
- che il progettista valuti i valori caratteristici dei parametri geotecnici, anche in funzione di eventuali residue incertezze, oltre che in relazione alle tipologie delle opere, alle modalità costruttive e alle specifiche analisi da svolgere conseguentemente.

Infine, devono essere risolte in sede di progettazione definitiva le incertezze sulla caratterizzazione geotecnica con indagini integrative (atteso che nella relazione geotecnica si ammette che alcuni terreni non sono stati indagati con le ultime indagini), affinché non siano prefigurabili elementi che potrebbero mettere in discussione la esaustività delle valutazioni progettuali.

ASPETTI STRUTTURALI

Il progetto delle strutture riguarda essenzialmente i cassoni in cemento armato per le banchine.

Per tali opere sono state assunte nel progetto le dovute condizioni di carico, nonché considerate le prescrizioni relative alla durabilità, con la corretta classe di esposizione ambientale.

Il calcestruzzo scelto per la realizzazione delle opere appartiene alla classe 35-45, mentre il copriferro nominale ipotizzato è di 45 mm.

E' stata correttamente considerata la situazione riferita alla classificazione sismica in zona 4, che per opere analoghe (importanza 2) richiede un'accelerazione $a_g = 0,07$ (5% in 50 anni).

Sono state eseguite le dovute verifiche globali, anche nella fase di trasporto durante la quale il cassone galleggia.

Le verifiche statiche sono state eseguite con il metodo degli stati limite, in base al DM settembre 2005, e per quanto riguarda le azioni sismiche in base all'OPCM n.3274.

E' stato illustrato con chiarezza quanto assunto in termini di azioni e di caratteristiche dei materiali anche in relazione alla loro durabilità.

I relativi risultati sono stati esposti con sufficiente chiarezza.

I disegni dei cassoni sono adeguati per numero e dovizia di particolari, considerando anche il livello di progettazione definitiva.

Vi è qualche perplessità su alcuni particolari delle armature. Va tuttavia evidenziato che in termini generali quanto riportato in progetto è soddisfacente rispetto al relativo livello di progettazione.

Si osserva comunque che:

- manca una esplicita prescrizione sui copriferri minimi, che peraltro sembrano rispettati dalle lunghezze dei ferri indicati se confrontate con le relative dimensioni di carpenteria;
- i particolari costruttivi dei ferri di parete (orizzontali), in prossimità degli angoli dei cassoni, presentano un andamento con angoli tali da poter espellere il calcestruzzo del copriferro se tesi (si veda ad es. la Pos 63/15 della tavola BST 02F);
- i golfari per il rimorchio sono previsti come armature che escono dai cassoni e si ancorano nelle pareti. Non sembra adeguato l'ancoraggio in prossimità delle superfici del cassone. Inoltre essi, privi di ogni protezione, porteranno inevitabilmente la corrosione nelle gabbie di armatura interna con cui sono a contatto. Si richiede pertanto che vengano sostituiti con armature in acciaio inox, o comunque con ganci amovibili, non in contatto con le gabbie di armature proprie del cassone;
- nella verifica dell'ancoraggio delle bitte (vedi relazione: Arredi di banchina - relazione di calcolo) è stato considerato un calcestruzzo di classe 30 anziché 45. Pertanto, si ritiene necessario adeguare la relazione;
- e' necessario che tutti gli inserti metallici a contatto con il mare debbano essere studiati in modo da non venire a contatto con le armature interne e da poter essere sostituiti nel tempo senza pregiudizio per la struttura. In alternativa dovranno essere previsti in acciaio di tipo adatto all'esposizione all'ambiente marino (si veda la tavola BPR10).

In alcune tavole, ad esempio la BPR09 e la BST 18, è indicato un getto di calcestruzzo magro di 50 cm. L'indicazione è fuorviante, poiché nella stessa tavola e con la stessa campitura è indicata la sovrastruttura del cassone di spessore m 2. In tali tavole è riportata altresì sia la resistenza cubica che cilindrica. Si ritiene che debba essere riportata solo la prima indicazione. Si ritiene inoltre che i getti in calcestruzzo di tali dimensioni (massicci) e con tali classi di resistenza possano creare inconvenienti dovuti al calore di idratazione, e pertanto vadano date specifiche indicazioni al riguardo. Inoltre mancano adeguate armature intermedie, indispensabili per contenere fessurazioni e stati di coazione inevitabili in getti armati di tali proporzioni.

Infine, è stata rilevata la presenza di armature Φ 20 disposte a maglie 10x10 cm. Si ritiene utile che il progettista valuti la possibilità di usare armature a maglia meno densa e diametro

superiore, con l'avvertenza di adottare opportune legature verticali e armatura intermedia su uno o più strati.

ASPETTI MARITTIMI E DI NAVIGAZIONE

Circa lo studio meteomarinario, il progettista ha ricavato con metodologia corretta la conoscenza "climatica" del moto ondoso del paraggio dalle due stazioni ondometriche direzionali ENEL di Torrevaldaliga, in funzione dal febbraio 1994 al febbraio 2003.

Per lo studio dell'agitazione ondosa residua nel bacino portuale, il progettista ha utilizzato il modulo BW (Boussinesq Waves) del codice di calcolo bidimensionale MIKE 21 del laboratorio danese DHI, che rappresenta uno dei codici di calcolo più avanzati nel settore e che tiene conto di tutti i parametri più importanti della trasmissione ondosa.

Si riportano di seguito gli specifici aspetti rispetto ai quali sono state rilevate particolari problematiche:

- si ritiene abbastanza gravosa la conclusione a cui si è pervenuti per la banchina di riva riguardo l'agitazione ondosa residua (v. pag. 56 della Relazione generale): si avrebbero infatti 28 giorni di agitazione con $H_s > 0.5\text{m}$, valore che costituisce il limite di operatività per carico/scarico delle merci;
- premesso che lo specchio acqueo portuale risulta mediamente molto agitato (0.5 m per più di 50 giorni, 1,0 m per 28 giorni), si osserva che un cerchio di evoluzione di 450 m di diametro, con punti che toccano il molo o le navi portarinfuse liquide all'accosto, è certamente inadeguato ad una nave porta contenitori da 12.500 TEU, lunga ben 400 m;
- gli studi e le prove di navigabilità, eseguiti con il simulatore di manovra SIMON II presso il CETENA di Genova, vengono condotti per una nave carboniera da 130.000 tpi (che pesca 17.20 m e che con bassa marea toccherebbe il fondo) e per una petroliera da 100.000 tpi e non per la predetta nave porta contenitori da 12.500 TEU, avente più di 60 m di altezza sopra la linea di galleggiamento ed un'enorme superficie esposta al vento.

ASPETTI IDRAULICI

La realizzazione della darsena comporta la necessità di sistemare la foce dei fossi Monna Felicita e Torre Orlando.

L'intervento in progetto prevede il prolungamento di circa 550 m del tratto terminale di entrambi i fossi, posizionando lo sbocco all'interno della darsena: i due fossi verranno convogliati

in una vasca di sedimentazione al fine di arrestare il trasporto solido prima dell'immissione delle acque nella darsena attraverso un canale tombato.

Alla luce di quanto innanzi, si evidenzia quanto segue:

- i valori del trasporto solido medio annuo assunti vanno meglio motivati, oppure riconsiderati;
- non pare condivisibile l'assunzione di portate con tempo di ritorno inferiore a 30 anni, per gli effetti sul trasporto solido;
- deve essere specificato il volume solido considerato in occasione delle piene di calcolo;
- manca qualunque riferimento circa il possibile trasporto di materiali galleggianti e l'opportunità dell'arresto degli stessi a monte dell'intervento.
- nulla è detto altresì sulla manutenzione delle opere progettate, con particolare riferimento al tratto tombato, nonché sui relativi accorgimenti studiati per preservarne la loro durabilità.

ASPETTI IMPIANTISTICI

Preliminarmente va rilevato che la progettazione degli impianti elettrici, costituita dalla relazione tecnica e da 6 tavole, non corrisponde alle specifiche di un progetto definitivo.

Infatti la relazione tecnica non è di tipo specifico relativa all'impianto, ma di tipo generico sulle modalità di calcolo dei vari parametri degli impianti elettrici.

Inoltre si rileva quanto segue:

- non sono riportati calcoli preliminari;
- la relazione tecnica indica la previsione di trasformatori da 630 kVA, mentre nell'elaborato EL03 è indicato un trasformatore da 400 kVA;
- lo schema di realizzazione del quadro generale MT non appare chiaro, in particolare non è chiara l'inserzione di una unità MT tipo DM1-K, che prevede la interfaccia in uscita lato interruttore con due altre unità.

ASPETTI RELATIVI ALLA SICUREZZA ANTICENDIO

Il progetto definitivo generale prevede fra l'altro la realizzazione di una banchina petrolifera, che sarà costituita dagli accosti interni del molo di sopraflutto lungo la direzione NW-SE, e dalle banchine denominate rispettivamente "banchina polifunzionale" lungo la direzione E-W e "banchina di riva e terrapieno retrostante", orientata lungo la direzione S-N. Chiuderà il bacino la "banchina Enel" lungo la direzione NE-SW.

Inoltre prevede la realizzazione delle opere di completamento, sovrastrutture, distribuzione impianti a rete, vie di corsa, edifici del centro servizi portuali ed altre non illustrate nel progetto, mediante un ulteriore lotto.

In relazione a quanto esposto, si riportano le seguenti considerazioni.

- I) La progettazione di dettaglio dell'impianto antincendio, condotta senza la definizione dei fattori funzionali, rischia di risultare antieconomica ed in contrasto con il futuro layout funzionale delle varie banchine.
- II) In questa fase progettuale si è affrontato il dimensionamento dei due impianti caratteristici: l'uno a servizio della banchina di riva e polifunzionale e l'altro a servizio della banchina petroli.
- III) Per quanto riguarda l'impianto antincendio delle suddette banchine, è stato definito l'anello principale della rete a cui si potranno allacciare le derivazioni secondarie. Tale anello è costituito da tubazioni in P.E.A.D. (polietilene espanso ad alta densità) del diametro di 250 mm.
- IV) La protezione dei tre attracchi petroliferi avverrà a mezzo di monitori acqua-schiuma a media espansione. Il dimensionamento di tali impianti terrà conto delle caratteristiche dei prodotti da movimentare, delle dimensioni delle navi, della posizione dei bracci di carico.
- V) Per i piazzali a tergo delle banchine di riva e polifunzionale si adotterà un sistema di protezione antincendio ad idranti. Nella relazione tecnica degli "impianti a fluido" (elaborato RT06) vengono indicate le caratteristiche generali di tali impianti che, secondo i progettisti, saranno tali da soddisfare le richieste di portata e pressione dei mezzi di estinzione antincendio delle varie aree della darsena.
- VI) I riferimenti normativi sono limitati al solo impianto antincendio (norme UNI 9488 e UNI 10779). In detta documentazione non vengono indicate le altre installazioni e/o sistemi di protezione passiva, quali impianti di monitoraggio delle aree a rischio di formazione di miscele pericolose, corridoi freddi, rilevazione di dispersione di sostanze nocive, oleodotti e relativi tracciati.
- VII) Gli elaborati di progetto prevedono, come già evidenziato, la realizzazione di una rete principale di distribuzione che tenga conto di tutte le possibili interferenze con le strutture fisse e rigide dell'opera e che ponga il minor numero di vincoli alla futura configurazione dei piazzali e delle banchine a cui l'impianto è asservito.

Ciò premesso, si ritiene necessario che:

- il progetto debba essere elaborato con l'integrazione di un quadro normativo di riferimento completo, relativo a tutti gli impianti e/o sistemi di sicurezza;

- la soluzione progettuale (che parzializza l'esecuzione degli impianti fissi di protezione attiva) dovrà essere esauriente, completa e funzionale;
- nel progetto dovranno pertanto essere previste le opere necessarie per le installazioni degli impianti tecnologici, quali: cunicoli, cavidotti, pozzetti, sottopassi, plinti di ancoraggio dei monitori su pali, linee di movimentazione dei prodotti petroliferi e quant'altro necessario.

Inoltre l'A.P. precisava con nota prot. DOI0310 del 20.07.2007, relativamente alla procedura prevista dal DM 293/01, che verrà predisposto dall'Ente il "Piano di Emergenza Portuale" previsto dall'art. 6 del citato Decreto, sentita la Prefettura di Roma, in esito alle risultanze della conferenza di Servizio promossa. Si precisa tuttavia che non vengono fornite indicazioni in merito a tali esiti.

Peraltro nella Relazione di Prevenzione Incendi datata luglio 2007 viene anche precisato che *"il progetto completo dovrà essere ancora presentato e la sua realizzazione, una volta identificate le opere relative alle attività che saranno parte integrante dell' opera della Nuova Darsena Petroli, rientreranno certamente tra le attività soggetto a Certificato di Prevenzione Incendi e quindi di competenza del Comando Provinciale dei VVF, sentito il Comitato tecnico Regionale dei VVF istituito presso l'Ispettorato regionale VVF della Regione Lazio di cui all'art. 20 del DPR 29 luglio 1982 n. 577. Qualora la tipologia delle attività rientri tra quelle soggette e la quantità delle sostanze presenti risulti al di sopra di alcune soglie, l'attività rientra tra quelle soggette all'art. 8 del D.L.vo 334/99 (legge Seveso) così come modificato dal D.Lvo 283/05"*.

Riguardo a tale precisazione circa la sussistenza delle condizioni, il C.T.R. del Lazio ancora non ha esaminato il Rapporto di Sicurezza e pertanto non sono concluse le procedure autorizzative previste dal citato D. Lvo 334/99 e s.m.m.ii..

L'ultimo aspetto trattato preclude ogni possibilità di potersi esprimere in merito al progetto, in quanto ancora non risulta definita l'intera opera, sia le per scelte tecniche, sia per le condizioni operative e gestionali, elementi che potrebbero modificare l'intero progetto sotto il profilo tecnico ed economico.

ASPETTI ECONOMICI

In merito a tali aspetti, si evidenzia l'importanza che riveste la preventiva conoscenza di tutti gli oneri economici finalizzati alla completa realizzazione dell'intervento. Pertanto, per raggiungere tale obiettivo risulta indispensabile acquisire un progetto definitivo generale nel rispetto degli elementi necessari previsti dalla normativa vigente. Infatti trattandosi di lavori privati in regime di concessione, gli aspetti economici rivestono un'elevata importanza, in quanto gli oneri e la durata

della "concessione" sono strettamente correlati alle spese e investimenti a carico del Concessionario, con ovvie ricadute sui canoni che stabilirà l'Amministrazione concedente, che pertanto dovrà valutare attentamente gli aspetti economici dell'operazione.

Ad esempio, si fa riferimento all'importo del progetto relativo *all'escavo e cassa di colmata della darsena energetica grandi masse*, esaminato con il voto n. 227/03: tale importo, definito come voce a sé stante nel computo metrico estimativo, è stato incrementato rispetto a quanto riportato nel citato voto di una percentuale del 15,28%, pari ad un non precisato indice ISTAT, mentre si dovrebbe procedere ad uno specifico aggiornamento dei prezzi.

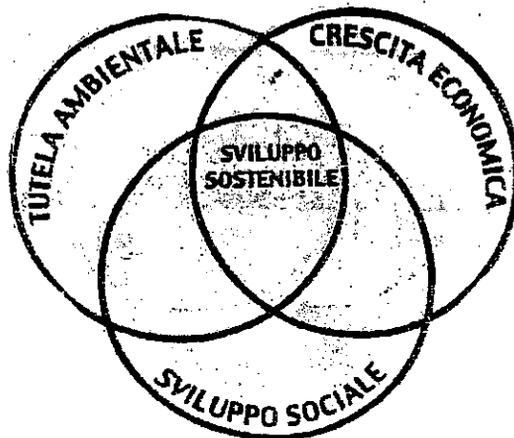
Relativamente agli aspetti economici, si rileva altresì che al progetto sono allegati l'Elenco Prezzi, il Computo Metrico Estimativo, il Quadro Economico e le Analisi dei Prezzi, sui quali si formulano le osservazioni seguenti:

- nell'Elenco prezzi non sono indicati i prezzi di riferimento e pertanto si richiama l'art. 34 del D.P.R. 554/99 per i relativi adempimenti;
- è necessario rendere congruenti fra loro gli elaborati economici (Elenco Prezzi – Analisi dei Prezzi – Computo Metrico Estimativo), in quanto sono risultate alcune discrasie come, ad esempio, per la voce "Cassoni";
- come si evince dal Quadro Economico di progetto, manca in atti la specifica dichiarazione circa la non assoggettabilità ad I.V.A. dei lavori di cui trattasi;
- il Quadro Economico deve inoltre essere integrato con la previsione della spesa (0,5 per mille) di cui al D.L. 30 novembre 2005 n. 245, convertito in legge 27 gennaio 2006 n. 21, per l'esame del progetto da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

ALLEGATO n. 11

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





SECRETARIATO GENERALE
DELLA PRESIDENZA DELLA REPUBBLICA
UFFICIO PER GLI AFFARI GIURIDICI
E LE RELAZIONI COSTITUZIONALI



PROTOCOLLO
SGPR 25/03/2005 0036110 P



UG

UG n. 586

Egregi Consiglieri,

rispondo alla lettera con la quale Loro si rivolgono al Presidente della Repubblica, affinché si dia riscontro, da parte delle competenti autorità di Governo, alle ripetute richieste d'intervento sulla questione dell'attuazione degli adempimenti, previsti nei decreti "VIA" del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, concernenti il "Piano regolatore portuale" di Civitavecchia e la riqualificazione della pineta "La Frasca".

A tal proposito, corre l'obbligo di ricordare che il Presidente della Repubblica, per la sua posizione costituzionale, non ha facoltà d'intervento diretto, allorchè si versi nell'ambito delle competenze istituzionali di altri organi dello Stato.

Nondimeno, in considerazione della rilevanza della materia, da parte di questo Ufficio si è provveduto a trasmettere la lettera ricevuta al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, cui pure è contestualmente indirizzata, per l'esame di competenza e per le eventuali iniziative da adottare.

Vogliano gradire cordiali saluti.

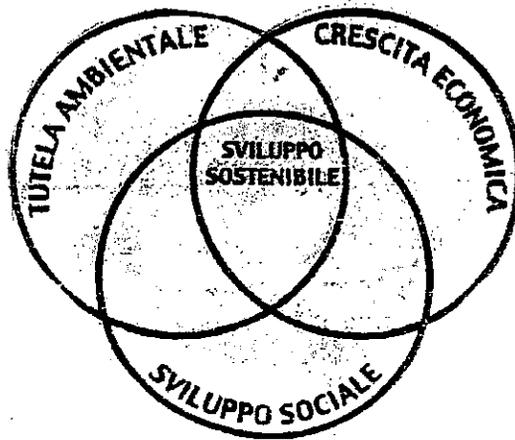
p. Il Direttore dell'Ufficio
(dr. Gino Onorato)

Consiglieri Comunali
Signori Vittorio Petrelli e Sergio Serpente
Lista civica "Ambiente e Lavoro"
Via Buonarroti, 138
00053 CIVITAVECCHIA (Roma)

ALLEGATO n. 12

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





Ministero dei Trasporti
 Capitaneria di Porto
 Guardia Costiera
VENEZIA
 Reparto Tecnico Amministrativo
 Servizio sic. Nav - portuale
 Sezione tecnica e difesa portuale
 Prot. 08.02.21.13960
 e-mail: scvvenez@infrastrumtraspst.it

Venezia, li 14 aprile 2007
 PDC: C.F. (CP) PIETROCOLA 041.2405735

- AGENZIA A. DAL BON & C. - 041.536.1118
- AGENZIA ANEK ITALIA - 041.241.9247
- AGENZIA TOSITTI & FERRIES - 041.5205060
- AGENZIA BASSANI - 041.523.0338
- AGENZIA CEMAR - 041.271.2555
- AGENZIA EURO AGENCY - 041.244.7500
- AGENZIA FAVRETI & C. - 041.257.3522
- AGENZIA G. RADONICICH & C. - 041.252.8620
- AGENZIA GASTALDI TRAMP - 041.97.2938
- AGENZIA HUGO TRUMPY ADRIATICA - 041.291.1630
- AGENZIA LE NAVI VENETO - 041.250.0987
- AGENZIA MEDOV - 041.5287259
- AGENZIA MARCO SANTI - 041.526.7238
- AGENZIA SERVIZI PORTUALI DELL'ADRIATICO - 041.536.0145
- AGENZIA TOSITTI & PARTNERS - 041.273.2555
- P.Z. COMUNE DI VENEZIA
 Segreteria particolare del Sindaco - 041.5200762
- AUTORITA PORTUALE VENEZIA - 041.533.4284
- APV INVESTIMENTI - 041.5334180
- VENEZIA TERMINAL PASSEGGERI - 041.240.3061

DIREZIONE MARITTIMA - CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA	
Sala Operativa	
TRASMESSO IL	14/04/07
ALLE ORE	11:36
OPERATORE	N° PIE 556

OGGETTO: Problematiche connesse all'inquinamento causato dai fumi delle grandi navi che navigano in Bacino San Marco e nella laguna di Venezia.

Via fax

Si fa seguito alla precedente corrispondenza relativa all'oggetto e da ultimo alla nota prot. 08.02.5869 in data 16.02.07

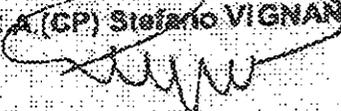
1. Si informa che, a seguito delle riunioni tenute sull'argomento e del raggiungimento di un'intesa sulla bozza di accordo esaminata nella riunione del 2 marzo, si è giunti alla stesura di un testo definitivo che tiene conto delle osservazioni formulate dalle parti interessate e che si allega, il Sindaco di Venezia ha fissato la data di **VENERDI 27 APRILE** ore 12.00 per la firma da parte del Sindaco, dell'Autorità Portuale, del Comandante del Porto e dei rappresentanti delle compagnie di navigazione aderenti.

Al sensi dell'art. 6 - comma 2 - della Legge 412/91 al presente telefax non seguirà originale"

Pagina 1

2. Codeste Agenzie sono pregate di contattare le parti interessate, perche' facciano conoscere tempestivamente se intendano sottoscrivere l'accordo con un proprio funzionario o se vorranno delegare per iscritto un rappresentante, che in tal caso potrebbe essere anche l'agente marittimo. Le parti che pur intendendo aderire all'accordo, per ragioni organizzative si riservassero di farlo in un girone successivo, sono pregate di comunicare a questa Capitaneria di Porto prima del 27 per essere comunque incluse tra quelle aderenti.
3. Nell'esprimere a tutte le parti viva soddisfazione per l'importante risultato raggiunto e grande apprezzamento per gli oneri che hanno accettato di assumersi, si sottolinea l'importanza dell'evento nel quadro della costruzione di un rapporto nuovo tra la citta' e le navi da passeggeri, basato sul rispetto dei delicati equilibri ecologici e architettonici della citta', della qualita' della vita dei suoi abitanti, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile delle attivita' di elevato rilievo economico e sociale.

IL COMANDANTE
CA (CP) Stefano VIGNANI



Al buco dell'art. 6 - comma 1 - della Legge 412/91 al presente telexfax non seguira' originale"

Pagina 2

COMUNE DI VENEZIA

ACCORDO VOLONTARIO PER VENEZIA

Il Comune di Venezia, La Capitaneria di Porto di Venezia, e l'Autorità Portuale di Venezia da una parte, le compagnie di navigazione in calce al presente accordo indicate, dall'altra,

PREMESSO E CONSIDERATO CHE

il 19/05/2005 è entrato in vigore in ambito internazionale, l'Annesso VI alla Convenzione Internazionale Marpol che detta norme finalizzate alla riduzione dei gas e delle polveri inquinanti provenienti dagli scarichi dei motori delle navi;

la Direttiva 99/32/CE, relativa alla riduzione delle emissioni di gas nocivi nell'atmosfera da parte delle navi, è stata recepita dal Governo italiano con DPCM 07/09/2001 n. 395 come modificato con decreto legislativo 03 Aprile 2006, n. 152;

la Direttiva 2006/33/CE, non è ancora stata recepita dal Governo italiano;

l'unicità della situazione di Venezia ove le navi passeggeri e i traghetti che accedono al porto dalla bocca di Lido attraversano un contesto urbano di straordinario pregio artistico e architettonico che richiede particolari misure di tutela

l'attuazione di interventi finalizzati alla riduzione dell'inquinamento atmosferico della Città lagunare di Venezia costituisce un impegno primario per tutti, amministratori e ospiti della città;

nel corso di specifici incontri svoltisi il 16/01/2007, il 07/02/2007, ed il 02/03/2007 con i rappresentanti delle Compagnie di Navigazione è emerso un comune intento di volersi adoperare, per quanto possibile, anche al di là delle attuali normative in materia di protezione della qualità dell'aria, per la salvaguardia della salute dei cittadini e per l'integrità della città lagunare di Venezia;

occorre ridurre le emissioni di fumi da parte delle navi passeggeri e dei traghetti che transitano nel tratto di canale lagunare marittimo compreso tra la Bocca di Porto Lido e la Stazione Marittima e sostano agli ormeggi ivi esistenti.

LE PARTI CONCORDANO L'APPLICAZIONE DELLE SEGUENTI REGOLE:

Regola prima (Qualità dei carburanti)

Per la stagione crocieristica 2007 le Compagnie di Navigazione si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi da loro esercite, allorché queste effettuano la navigazione indicata in premessa, con gasolio o con olio combustibile. Nel caso in cui venga impiegato olio combustibile, questo dovrà avere un tenore di zolfo non

superiore al 2,5% in massa, con una tolleranza occasionale dello 0,5%. Il superamento della soglia di cui sopra verrà segnalato dalla nave di volta in volta alla Capitaneria di porto.

Le medesime Compagnie si impegnano altresì a conservare, per almeno sei mesi, le schede tecniche del combustibile acquistato ed utilizzato per la navigazione e la sosta in Venezia e di tenerlo a disposizione dell'Autorità Marittima.

Regola seconda

(Norme di gestione delle macchine)

Le Compagnie di Navigazione si impegnano a dare, in forma scritta, ai Comandanti ed agli Equipaggi delle navi da loro esercite, e che effettuano la navigazione di cui alla Regola prima, delle norme di gestione delle macchine di bordo tese a ridurre, il più possibile, le emissioni nocive del gas di scarico delle stesse e che siano in linea con i parametri di massima sottindicati:

- Usare le macchine principali e ausiliarie al miglior regime ai fini della corretta combustione;
- Evitare il passaggio di carico tra i generatori
- Evitare assolutamente la soffiatura delle condotte di scarico;
- Effettuare frequenti verifiche e manutenzioni delle macchine e conservare a bordo la relativa documentazione da esibire per i controlli
- Comunicare alla Capitaneria di Porto in tempo reale eventuali anomalie che non consentano, in via eccezionale, il rispetto delle procedure operative in questione.

Regola terza

(Attività di monitoraggio)

L'Autorità Portuale di Venezia si impegna ad eseguire un monitoraggio dell'inquinamento atmosferico per la stagione crocieristica 2007, nell'area di cui alla Regola prima, tramite l'installazione di centraline di rilevamento gestite da centri di studio e di ricerca scientifica del settore di riconosciute capacità, in coordinamento con ARPAV.

Regola quarta

(Attività di vigilanza)

L'Autorità Marittima si impegna a svolgere, avvalendosi del proprio personale, un'adeguata attività di vigilanza al fine di verificare il rispetto, oltre che delle vigenti norme antinquinamento, anche dell'osservanza del presente Accordo.
Il ricorso a Consulenti Chimici di Porto, periti dei Registri Navali nonché a ogni altro soggetto professionale sarà contenuto quanto più possibile allo scopo di minimizzare eventuali oneri.

Regola quinta

(Conferimento del Venice Blue Flag)

Alle navi delle Compagnie di Navigazione che, sottoscrivendo il presente Accordo, ne osserveranno le Regole offrendo alla Città di Venezia quel tangibile rispetto che le è dovuto per la storia millenaria della sua Repubblica e per la mirabile opera dei suoi costruttori, il Comune riconosce e conferisce il "Venice Blue Flag" per l'impegno nella salvaguardia della città e dei suoi monumenti.

Il presente "Accordo volontario" viene sottoscritto a Venezia, in data
dai seguenti Rappresentanti e rimane aperto alla sottoscrizione di qualunque altro
Ente/Compagnia che ritenesse, successivamente, di aderire all'Accordo:

..... per il Comune

..... per l'Autorità Marittima

..... per l'Autorità Portuale

..... per

..... per

..... per

..... per

COMUNE DI VENEZIA
MUNICIPALITY OF VENICE

VOLUNTARY AGREEMENT FOR VENICE

The Municipality, the Harbour Master and the Port Authority of Venice, on one side and the Operating Lines, on the other

STATED AND GRANTED THAT

- on 19th May 2005, the Annex VI of the International Marpol Convention, which imposes regulations in order to reduce polluting emissions and powders from ship exhausts, entered into force worldwide;
- the Directive 99/32/CE, concerning the reduction of polluting emissions from ship exhausts, was acknowledged by the Italian Government through the DPCM 07/09/2001 no. 395 and further amended by the DLVO 03/04/2006 no. 152;
- the Directive 2005/33/CE has not been acknowledged by the Italian Government;
- the uniqueness of the situation of Venice, where cruise and ferry vessels entering the port from the mouth at Lido cross an urban environment with extraordinary artistic and architectural value, requires special protective measures;
- the accomplishment of interventions aimed at reducing reduce the air pollution of the lagoon city of Venice is a primary commitment for everyone, administrators and visitors to the town;
- during the meetings dedicated to this argument, that took place on 16th January 2007, 7th February 2007 and 2nd March 2007 with the representatives of the Operating Lines, it has been clearly stated that everyone is willing to do their best, whenever possible, to protect the citizens' health and the integrity of Venice, even above the actual regulations for the protection of air quality;
- it is necessary to reduce the polluting emissions from the exhausts of the cruise ships and ferries which navigate through the lagoon canal, between the port mouth at Lido and the Marittima cruise and ferry terminal, and dock at the assigned berths;

THE PARTIES AGREE TO APPLY THE FOLLOWING RULES:

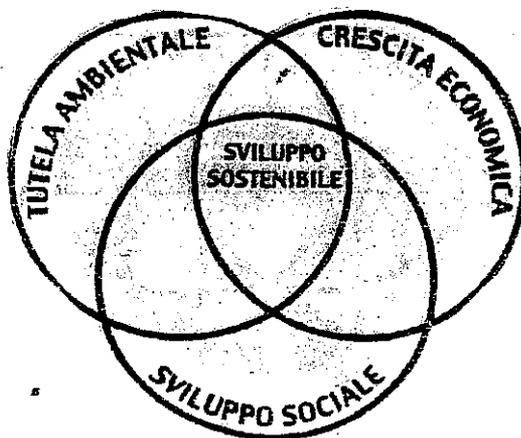
Rule One
(Quality of fuel)

For the cruise season 2007, the Operating Lines commit themselves to operate the main propulsion engines and the auxiliary engines of the ships they manage, in order to sail as aforementioned, using gas oil or fuel oil. When fuel oil is being used, its sulphur content must not exceed 2.5% m/m, with a 0.5% occasional tolerance. Should this limit be exceeded, this occurrence must be notified by the ship to the Harbour Master. Furthermore, the Operating Lines commit themselves to keep, for at least six month, the analysis reports of the fuel, which has been bought and used during the navigating and stay in Venice, and have them readily available to be shown to the Maritime Authority.

ALLEGATO n. 13

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrealvaldliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





Dopo queste mie
missioni
è partita
la lettera dell'ARPA
al N° 11858/20
rel. extra n. 32

Alla Tirreno Power

Al Presidente della
Regione Lazio

Al Sindaco del
Comune di Civitavecchia

Al Direttore Generale
ARPA Lazio
Via Garibaldi, 110
Rieti

All'Assessore Ambiente
Provincia di Roma

All'ASL RMF

All'Osservatorio Ambie.le
Civitavecchia

Oggetto: Comune di Civitavecchia – Centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Sud – controlli emissioni

~~~~~

Rif. Lettera m.0001354 del 24/01/2005 di ARPA LAZIO sezione provinciale di Roma

~~~~~

Era il 21 dicembre 2004 quando ho presentato richiesta urgente all'ARPA per controllare i fumi evidentemente visibili all'occhio umano che da qualche tempo uscivano dai camini del gruppo 1 e 2, di nuova costruzione, nella centrale di Torre Sud.

L'ARPA ha dato seguito a questa mia richiesta con un sopralluogo del giorno 11 gennaio 2005 il cui verbale di sopralluogo mi è stato trasmesso con nota 1354 del 24/1/2005.

Leggendo il verbale però è subito emerso che i tecnici non hanno effettuato nessun tipo di controllo ma hanno semplicemente verificato le autorizzazioni, tanto che nella relazione c'è una descrizione dell'impianto: modulo TV5 (turbogas A e B) per una potenza complessiva di 760 MW e modulo TV6 (turbogas C) per una potenza di 380 MW. Il 4° gruppo non è stato oggetto di trasformazione. Viene riportato che per il TV5 sono in corso le prove di messa a punto dell'impianto e che in particolare la messa in esercizio per i turbogas B ed A è avvenuta rispettivamente il 5 agosto ed il 1 ottobre mentre si prevede la messa a regime per il 1 marzo. In questo periodo si stanno eseguendo le prove di avviamento necessarie alla ricerca dell'assetto di funzionamento ottimale definitivo dell'impianto. Continuano i tecnici ARPA che durante queste fasi di messa a punto e taratura può accadere che i fumi abbiano una colorazione giallastra e che una volta terminata l'operazione di taratura i fumi saranno trasparenti.

Ci ricordano pure che anche successivamente all'entrata in servizio dei due cicli combinati durante gli avviamenti, per una fase transitoria di circa 30 minuti, non ci sono limiti alle emissioni.

Ed infine, e questa è la parte più interessante, scrivono che attualmente, stante lo stato dei lavori, i sistemi automatici di rilevamento come previsti dal DM 21/12/95 non sono attivati e che ARPA effettuerà i controlli di sua competenza solo dopo la messa a regime.

A questo punto i dubbi e le curiosità prendono forma dalla relazione dell'ARPA che di fatto non ha rilevato niente e non ci ha detto niente circa le emissioni, le concentrazioni di emissione e la durata di queste prove di taratura:

- 1) Anzitutto quanto tempo può passare dalla messa in esercizio alla messa a regime?
- 2) Possibile poi che in questo periodo, qualunque esso sia, nulla viene controllato e soprattutto nessuno controlla?
- 3) La sbrigativa formula usata da ARPA relativa alla mancata esistenza dei sistemi automatici di rilevamento stante lo stato dei lavori ci rassicura che il 1 marzo ci saranno?

Leggendo l'autorizzazione per la Centrale di Torre decreto n. 12/2001 ed il parere allegato del Ministero dell'Ambiente si evidenziano immediatamente i seguenti aspetti:

1) tra la messa in esercizio e la messa a regime, proprio per evitare funzionamenti non controllati, possono passare solo 6 mesi come chiaramente indicato al punto 2) dell'autorizzazione e ripetuto al punto 14) invece è evidente che dal 1 agosto del turbogas B al 1 marzo riferito dall'ARPA ci sono 7 mesi;

2) i sistemi automatici di rilevamento previsti dal DM 21/1/95 non sono ancora attivi, come riferisce l'ARPA, e questo ci sembra incompatibile con la messa a regime ormai imminente prevista per il 1° marzo. Leggendo l'allegato parere del Ministero dell'Ambiente però si scopre che al punto 3, 3.a è previsto che il proponente, prima dell'avvio delle sezioni n. 1, 2 e 3, dovrà concordare con la Regione Lazio un protocollo che preveda le modalità di segnalazione ai competenti organi di vigilanza, delle eventuali situazioni di superamento dei limiti di emissione e gli interventi da attuarsi sull'impianto in tali circostanze. Eppure l'ARPA non fa alcun riferimento a tale protocollo o a tali procedure di controllo!

3) quanto al fatto che in questi mesi, da agosto ad oggi nessuno ha controllato i gruppi A e B di Torre Sud e nessuno controllerà il gruppo C da marzo a settembre 2005, in quanto la competenza di ARPA ai controlli, prevista dall'art. 8 comma 3 del DPR 203/88, parte soltanto dopo la messa a regime dell'impianto, evidenzia con ancora maggior forza la necessità di un diverso rapporto tra Tirreno Power e Comune. Questa necessità è ricordata anche nel parere del Ministero dell'Ambiente, che prevede proprio un protocollo con la Regione per i controlli.

Non è possibile che la Direzione di questa centrale svicoli da un rapporto serio e chiaro con l'A.C. evitando confronti sull'occupazione, sui controlli, sulle condizioni ambientali e questa mancanza diventa ancora più grave se si pensa che la stessa centrale si fregia della certificazione ambientale EMAS.

Quello che accaduto con TV5, turbogas B ed A è sintomatico della noncuranza con cui Tirreno Power tratta la città ed è sintomatico anche dell'indifferenza del Sindaco al problema di Torre Sud. Non è certo facendosi sfuggire tra le mani la comunicazione di messa in esercizio di Torre Sud o ignorando la possibilità di far controllare anche quella fonte di emissione inquinante dal suo Osservatorio che dimostra di essere all'altezza di essere coordinatore delle città dell'energia!!!

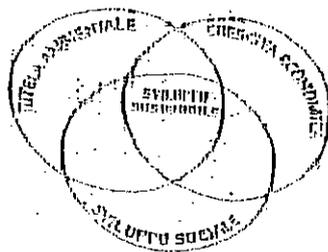
Chiediamo quindi a tutti i soggetti in indirizzo per impedire il rischio di una esposizione non controllata della popolazione, ognuno per quanto di propria competenza:

- a) che venga attivato immediatamente il controllo su TV5 gruppo A e B, visto che i sei mesi della messa in esercizio sono ormai trascorsi;
- b) che venga data notizia del collaudo dei sistemi automatici di rilevamento di cui al DM 21/12/95;
- c) che venga sottoscritto un protocollo per il controllo delle emissioni dalla centrale di Torre Valdaliga Nord, già previsto dal Ministero dell'Ambiente al punto 3a tra Regione e Tirreno Power, e che noi riteniamo più corretto, anche in virtù dell'Osservatorio Ambientale, stipulare tra Tirreno Power e Comune di Civitavecchia;
- d) all'Osservatorio Ambientale di Civitavecchia tutta l'intera vicenda è la prova lampante finora del suo attuale fallimento; una struttura che è divenuta soltanto il solito carrozzone politico e che si discosta ampiamente da quella struttura snella e professionale capace di infondere tranquillità agli abitanti del territorio così come era stata immaginata quando fu votata dallo scrivente, pensando a realtà efficienti come quella di La Spezia ma come poteva essere altrimenti se uno strumento di controllo è solo a diretto appannaggio di una sola compagine politica, la stessa che governa o per meglio dire del sistema "amici degli amici" instaurato dal nostro Sindaco? Può bastare il solo nome del Prof. VERONESI, perché solo quello si sta dimostrando, ad infondere la certezza dei controlli ed il rispetto delle norme?

Civitavecchia 1 marzo '05


Vittorio PETRELLI

Responsabile Energia ed Ambiente
Lista civica AMBIENTE e LAVORO



"Il progresso non si fa rifiutando scelte o scegliendo le vie più semplici ma attivando il controllo delle tecnologie con il controllo della gestione ed il controllo delle applicazioni. ... Fondamentale è la partecipazione della popolazione conscia ed istruita. ... Nessuna struttura da più qualità di quella che chiede il committente" ing. Tomassetti – ENEA – Presidente FIRE (Federazione Italiana Uso Razionale Energia)

Lista Civica AMBIENTE e LAVORO via Buonarroti 138 00053 Civitavecchia (RM)



ARPALAZIO

AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTALE DEL LAZIO

2

SEZIONE PROVINCIALE DI ROMA
Area ARIA

Via G. Saredo, 52 - 00173 Roma
Tel. 06/7223343 Fax 06/7216007
Rif.

Al Ministero della Attività Produttive
Direzione Generale per l'Energia e le Risorse Minerarie
Ufficio C2 - Mercato elettrico
Via Molise 2
00187 ROMA

Referente per quanto comunicato:
T.P.A.L.L. dr. Rino FELICI

Alla Regione Lazio
Assessorato all'Ambiente
Dipartimento Ambiente e Protezione Civile
Via Rosa Raimondi Garibaldi, 7
00145 ROMA

ARPALAZIO - Sezione di Roma

Prot n° 0005642 del 17/03/2005

USCITA

e, p.c. : Alla PROVINCIA di ROMA
Dipartimento IV - Servizio 3°
Via Tiburtina 691
00159 ROMA

Al Comune di Civitavecchia
Ufficio Ambiente
00053 Civitavecchia (RM)

All'Azienda USL RM F
Responsabile del Dipartimento di Prevenzione
Via Terme di Traiano, 39
00053 Civitavecchia (RM)

OGGETTO: Trasformazione in ciclo combinato centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Sud.
Decreto M.A.P. n°012/2001 del 19 novembre 2001.
Controlli ai sensi dell'art.8 c.3 del DPR 203/88.

Premesso che la società Interpower S.p.A. è stata autorizzata ai sensi degli artt.13 e 14 dell'Allegato IV al DPCM 27.12.1988 nonché dell'art.17 del D.P.R. 24 maggio 1988 n°203, da parte del Ministero delle Attività Produttive con decreto n°012/2001 del 19 novembre 2001 alla trasformazione in ciclo combinato delle sezione 1, 2 e 3, la prima della potenza di 180 MW e le altre due della potenza di 320 MW ciascuna, mediante l'installazione di tre turbogas da 250 MW circa ciascuno.

Vista la nota del 4.03.2002 prot. AM/006600 della Regione Lazio, con la quale è stato trasmesso il sopra citato decreto e richiesto di accertare l'osservanza da parte della società esercente delle prescrizioni stabilite nel medesimo.

SEDE LEGALE

OZIOO RIETH - VIA GARIBALDI, 114
TEL. +39 0746.49.11.43 / 0746.49.12.07 - FAX +39 0746.25.32.12
E.MAIL: DIR.GEN@ARPALAZIO.IT
C.F. 97172140580 - P.IVA 00977000575



ARPALAZIO

AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTALE DEL LAZIO

Considerato che, attualmente, la società Tirreno Power S.p.A. e per essa la Centrale Termica Torvaldaliga Sud ha comunicato, ai sensi del comma 1 articolo 8 del DPR 203/88, al Sindaco di Civitavecchia ed alla Regione Lazio l'entrata in esercizio rispettivamente del turbogas B della sezione 1 in data 5 agosto 2004 e del turbogas A della sezione 1 in data 1 ottobre 2004.

Tenuto conto delle richieste di controllo e verifiche della Centrale Termoelettrica Sud pervenute a questa struttura da gruppi ambientalisti di Civitavecchia.

L'Area Aria, al fine di accertare in modo esaustivo e completo (conformemente alla normativa tecnica vigente) la regolarità delle misure e dei dispositivi di prevenzione nonché il rispetto dei valori limite delle emissioni, richiede agli enti in indirizzo, per quanto di loro competenza, di esplicitare quanto stabilito nel decreto autorizzativo n°012/2001 e precisamente:

- 1) se il periodo di collaudo ed avviamento della durata di sei mesi, citato al punto 2 dell'articolo 2 del decreto, inizi con l'entrata in esercizio e termini con l'entrata a regime di ciascun turbogas;
- 2) entro quale data la ditta esercente debba produrre la dichiarazione ambientale conforme al regolamento CEE 93/1863 citata al punto 8 dell'articolo 2 del decreto;
- 3) se il programma di monitoraggio dei microinquinanti nelle emissioni in atmosfera, prescritto al punto 9 dell'articolo 2 del decreto, debba essere predisposto dall'esercente dopo l'entrata in esercizio di ogni sezione trasformata a ciclo combinato o in alternativa dopo la messa a regime di ogni sezione.

Si invita altresì a trasmettere la nota n.15749/VIA/A.O.13.B. del 22 dicembre 2000 citata al punto 12 dell'articolo 2 del decreto e a comunicare se sono state concesse proroghe ai tempi realizzativi della trasformazione di cui al punto 15 dell'articolo 2 del decreto.

Inoltre, sempre al fine delle verifiche tecniche, è indispensabile che l'autorità competente definisca e concordi con la società esercente un protocollo tecnico-operativo nel quale siano stabilite per ogni impianto:

- A) l'esercizio e la manutenzione delle apparecchiature installate per il monitoraggio in continuo delle emissioni, il minimo tecnico dell'impianto, le procedure operative inerenti la garanzia della qualità dei dati, le modalità di campionamento, la validazione delle misure, le verifiche in campo, la presentazione dei risultati e la valutazione degli stessi (secondo quanto disciplinato dal DPCM 21.12.1995);
- B) le procedure per quanto concerne le comunicazioni dei cattivi funzionamenti o avarie dell'impianto che comportino eventuale superamenti dei valori limite;
- C) la durata temporale delle fasi di avviamento ed arresto nonché il numero massimo annuale delle stesse.

In considerazione dei tempi di realizzazione della trasformazione in ciclo combinato della centrale termoelettrica (stabiliti nel punto 14 dell'art.2 del decreto) e tenuto conto dei tempi previsti dall'art.8 comma 3 del DPR 203/88 la richiesta riveste carattere di urgenza.

Il Dirigente di Area
Dr. Sergio Ceradini

SEDE LEGALE

02100 RIETI - VIA GARIBOLDI, 114
TEL. +39 0746.49.11.43 / 0746.49.12.07 - FAX +39 0746.25.32.12
E-MAIL: DIR.GEN@ARPALAZIO.IT
C.F. 97172140580 - P.IVA 00915900575



ARPALAZIO

AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTALE DEL LAZIO

3

SEZIONE PROVINCIALE DI ROMA

Area Aria

Via G. Saredo, 52 - 00173 Roma

Tel. 06/41435657 Fax 06/7216007

Rif. Prot.



Vittorio Petrelli

c/o Ambiente e Lavoro

Via Buonarroti, 38

00053 Civitavecchia (RM)

e, p.c. A.S.L. RM/F

Via Terme di Traiano, 39/A

00053 CIVITAVECCHIA (RM)

Referente per quanto comunicato:

Dr. Conti G. - Dr. Vitaliani G.

ARPALAZIO - Sezione di Roma

Prot n° 0001354 del 24/01/2005

USCITA

OGGETTO: Centrale Termoelettrica di Torre Valdaliga Sud - gruppi 1 e 2

In riferimento all'oggetto, si trasmette relazione effettuata da tecnici di questa Area.

Il Dirigente Responsabile di Area

Dr. Sergio Ceradini



SEDE LEGALE

02100 RIETI - VIA GARIBALDI, 114
TEL. +39 0746.49.11.43 / 0746.49.12.07 - FAX +39 0746.25.32.12
E.MAIL: DIR.GEN@ARPALAZIO.IT
C.F. 97172140580 - P.IVA 00915900575

Il Dirigente Responsabile di Area
Dr. Sergio Ceradini
Sede

Oggetto: Esposto avverso Centrale termoelettrica Soc. Tirreno Power sita nel comune di Civitavecchia.

In data 11/1/05 i sottoscritti Dr. Conti G. e Dr. Vitaliani hanno effettuato sopralluogo presso la Società in oggetto; da colloquio con il Capo Centrale Ing. Faiella ed il Proget Manager Ing. Prelati hanno accertato la natura della causa denunciata dall'esponente ed in tal senso relazionano quanto segue.

Il Ministero delle Attività Produttive, anche a seguito del parere favorevole espresso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, ha autorizzato con decreto n. 012/2001 emesso il 19.11.2001, la trasformazione in ciclo combinato di tre sezioni termoelettriche della Centrale di Torrevaldaliga Sud mediante l'istallazione di tre turbogas da 250 MWW circa ciascuno.

Il progetto consiste nella trasformazione delle vecchie unità 1, 2 e 3 in due moduli a ciclo combinato, che prenderanno il nome di TV5 e TV6.

Il modulo TV5, della potenza complessiva di circa 760 MW, è costituito da due nuove turbine a gas (turbogas A e B), di fornitura General Electric, della potenza di circa 250 MW ciascuna, da due generatori di vapore a recupero, posizionati al posto delle vecchie caldaie 1 e 2, e da una turbina a vapore (ex gruppo 2) esercita a 260 MW.

Il modulo TV6, della potenza di circa 380 MW, è costituito da una nuova turbina a gas da 250 MW circa di fornitura General Electric (turbogas C), da un generatore di vapore a recupero, posizionato al posto della vecchia caldaia 3, e da una turbina a vapore (ex gruppo 3), esercita a 130 MW.

Le tre ciminiere, alte 90mt. ciascuna, sono collocate sul tetto dei tre rispettivi generatori di vapore.

L'esistente gruppo 4 di 320 MW non è oggetto di trasformazione in ciclo combinato.

La fase di costruzione è quasi completamente terminata per TV5 ed è in fase molto avanzata per TV6.

Per TV5 sono in corso le prove di messa a punto dell'impianto, preliminari a un periodo di esercizio sperimentale ed al collaudo finale.

L'inizio della messa in esercizio dei turbogas B ed A è avvenuto, rispettivamente, il 5 Agosto e il 1 Ottobre 2004.

Entrambi gli eventi sono stati preventivamente comunicati alle Autorità competenti con anticipo di 15 giorni come previsto dal comma 1 art. 8 del DPR 203/88.

La messa a regime e quindi l'inizio dell'esercizio commerciale di TV5 è attualmente previsto dal 1° marzo 2005.

Per TV6, l'inizio della messa in esercizio del turbogas C, è previsto entro marzo 2005. La sua messa a regime e l'inizio dell'esercizio commerciale, è attualmente previsto per settembre 2005.

Una delle attività che è eseguita durante le prove d'avviamento, che sono funzionali alla messa a regime dei turbogas, è la messa a punto e taratura del sistema di combustione. Queste operazioni sono finalizzate alla ricerca dell'assetto di funzionamento ottimale definitivo dell'impianto e sono svolte dal costruttore, General Electric, in un tempo di circa due settimane per ciascun turbogas. Esse consistono nella ricerca del migliore e corretto appostamento dei componenti del sistema di combustione (valvole, orifizi tarati, serrande di ingresso compressore, ecc.), al fine di ottimizzare,

140
45

15

1. 400

come detto, il processo di combustione a regime per garantire le emissioni degli NO_x e CO entro i valori limiti previsti dal decreto autorizzativo n. 12.

E' durante questa operazione di messa a punto e taratura del sistema di combustione che l'aspetto dei fumi emessi al camino può assumere una colorazione giallastra.

Una volta terminata la suddetta operazione di taratura, i fumi emessi sono completamente trasparenti.

Inoltre, è opportuno ricordare che anche successivamente all'entrata in servizio dei due cicli combinati è da prevedere, durante gli avviamenti dei turbogas una non completa trasparenza dei fumi al camino dovuta agli ossidi d'azoto, fino ad un carico di circa 100 MW in corrispondenza del quale la modalità di combustione da diffusiva cambia in premiscelata.

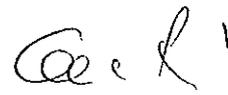
Ciò è anche recepito dal decreto autorizzativo n. 12 che ha fissato i limiti delle emissioni di NO_x e CO durante il funzionamento, con l'esclusione delle fasi di avviamento ed arresto.

Questa fase transitoria dell'avviamento è prevista, comunque, di breve durata pari a circa 30 minuti per ogni avviamento.

Attualmente, ad eccezione che per il gruppo 4, non sono attivati, stante lo stato dei lavori, i sistemi automatici di rilevamento come previsti dal D.M 21/12/95.

Con la messa a regime dei singoli gruppi, come previsto dal c.3 art.8 D.P.R. 203/88, saranno effettuati i controlli di competenza di ARPALAZIO.

Dr. Conti G.

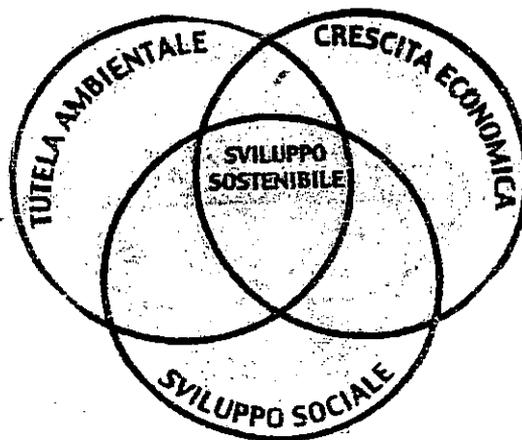


Dr. Vitaliani G.



OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso

A disposizione presso
DSA RIS:
1) DVD Fumi di TVS
del 23/07/07
2) CD Foto Emissioni di
TVS del 26/10/06



CERAMICHE NEL MONDO

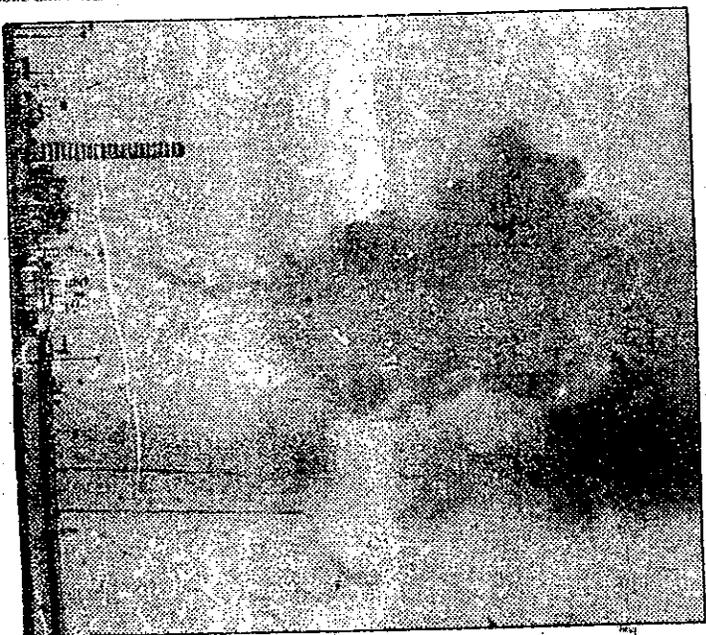


La casa da cima a fondo.
Via Molinari, 27 - Zona Industriale
CIVITAVECCHIA - Tel. 0766.59661

la Provincia

Quotidiano di Civitavecchia, Santa Marinella e dell'Etruria

ANNO IV - Numero 12 - data 9.10.1998 - 5.100



sa definitivamente. Reazioni a catena da parte dei cittadini, che hanno continuato a chiamare insistentemente la redazione della *Provincia* fino alle prime ore del pomeriggio, per avere delle delucidazioni riguardo all'accaduto. Inutile provare a contattare durante la mattinata Tirreno Power: nessuno, compreso il capoturno sapeva nulla della questione. Solo in serata la precisazione è arrivata dall'ingegner Prelati: «Non c'è da allarmarsi - ha spiegato il tecnico - nel quarto gruppo stiamo bruciando metano, che produce vapore». Un'innocua combustione di metano nelle caldaie quindi, che avrebbe causato alla fuoriuscita di vapore acqueo, il quale, come spiegato da Prelati, è presente in maniera costante seppure, in determinate condizioni meteorologiche diventerebbe più evidente.

Sabato

19 Gennaio 2008

«Allo smaltimento per Per Guerrini la città ha già dato tanto al pa

«Civitavecchia e il comprensorio hanno già dato molto al paese ed è ora che quest'ultimo dia qualcosa a questo territorio». Il pensiero di Mauro Guerrini parte da queste considerazioni. E dopo aver partecipato a un paio di commissioni tecniche sullo smaltimento dei rifiuti, dedicate quindi ai processi di pirolisi, a inceneritori, termovalorizzatori, ecc., il consigliere comunale lancia una proposta all'amministrazione e a tutta l'assemblea del Pincio. «Secondo me - afferma Guerrini - non ci si può addentrare nella ricerca del miglior sistema di smaltimento dei rifiuti. Perché così facendo si ignora lo scenario di fondo, importantissimo per il futuro della città».

L'esponente del Pd si riferisce alla centrale a carbone. «Noi non sappiamo cosa concretamente accadrà all'ambiente con l'entrata in funzione di Tvn. Tutte le valutazioni tecniche finora prodotte attengono esclusivamente alla sfera

Per Mauro Guerrini, consigliere comunale del Pd, al momento non si può pensare di realizzare un impianto di smaltimento dei rifiuti: occorre prima vedere gli effetti del carbone

do avremo ve
guenze della
ne, e mi augur
rassicuranti, p
rare la realizz



congetturale. Manca il dato pratico, la verifica sul campo che attendiamo tutti con una certa inquietudine. Al momento mi sembra improponibile prendere in considerazione qualsiasi impianto che possa generare un seppur minimo inquinamento. Soltanto quan-

le - afferma G
necessari perca
menti. Sui rifiu
considerando
chia e il compre
con il polo enei
to, danno un co
vole a tutta la
paese, sarebbe o

il governo» on le centrali e il porto

e conse-
a carbo-
itiano
onside-
mpian-
ltimen-
nti».
agiona-
l consi-
opposi-
le auto-
quante
ttende-
atterme-
are dei

timi facessero qualcosa per noi. In altre parole dovrebbero essere il governo e la giunta regionale a risolverci questo problema, portando a distruggere i nostri rifiuti, selezionati e dimezzati da una raccolta differenziata spinta, dove meglio crede. Comunque lontano da qui. Il territorio ha dato molto, facendosi carico di grossi problemi generali. Mi sembra ora che le istituzioni superiori si facciano carico di qualche problema della città».

Il dibattito sul futuro dei rifiuti registra anche l'intervento di Carlo Rossi, della Cisl-ferrenergia, il quale lamenta l'approssimazione con la quale i politici stanno affrontando il problema dello smaltimento. Per Rossi il dato fondamentale è la "densità di potenza", in assenza del quale è impossibile qualsiasi valutazione su pirolisi, discariche o termocombustori. «Non considerare questo aspetto - dice - è un fatto scientifico e tecnico di gravità inaudita».

LA NUBE GIALLA SOPRA LA CITTA'

Il coordinamento dei medici: «Ma chi controlla i fumi che escono da Torre Sud?»

Il coordinamento dei medici e farmacisti per la tutela dell'ambiente e della salute interviene sulla strana nube che lo scorso 18 gennaio ha aleggiato per l'intera giornata sulla città.

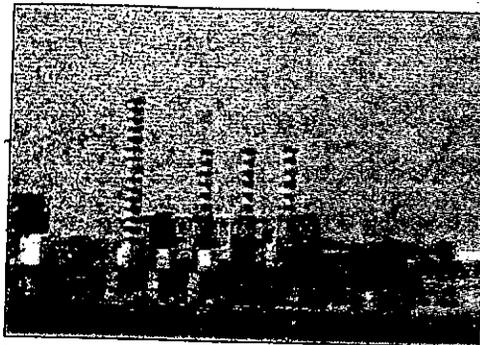
«E' ricomparsa quella che i giornali hanno definito "una misteriosa cappa di fumo sopra la città". La cosa è passata nel silenzio più assordante - si legge in una nota - delle Istituzioni di garanzia e controllo: così che a noi non resta che biasimare ancora una volta lo stato di degrado civile della nostra città. L'ingegnere Prelati, referente della Tirreno Power, ci ha rassicurato informandoci che "nel quarto gruppo stiamo bruciando metano che produce vapore". Ancora una volta, - tuona il coordinamento - l'oste giura di "darci a bere del buon vino"! Eppure quel "vapore" presentava il colore giallognolo tipico di ben altre emissioni che l'esperienza

del passato ci ha insegnato a distinguere». Per questo medici e farmacisti puntano il dito contro gli organi preposti al controllo, o meglio contro la latitanza di questi organi.

«Dal dipartimento di prevenzione della

ASL, all'Assessorato all'Ambiente, fino al sindaco, massimo tutore della nostra salute. Infine, - si chiede il coordinamento - l'Osservatorio ambientale è forse in coma, visto che non produce un solo atto scientifico a vantaggio della città, sebbene alimentato con i milioni di euro elargiti dall'Enel?».

Un intervento quello dei medici e farmacisti del territorio che fa riflettere soprattutto sulla mancanza di controlli verso la centrale di Torre Valdaliga sud e sull'opportunità che si accorcino i tempi per una convenzione ed un più attento interessamento del Comune verso il sito industriale di Tirreno Power. Come da anni avviene per Tvn.



La centrale di Torre sud gestita da Tirreno power

Cri.Ga.

CIVITAVECCHIA

IL MESSAGGERO
MARTEDI
22 GENNAIO 2008

c. ric. da:



ARPALAZIO
AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTALE DEL LAZIO

SEZIONE PROVINCIALE DI ROMA

Direzione Sezione
Via G. Saredo, 52 - 00173 Roma
Tel. 06/41435645.... Fax 06/7216007

Referente per quanto comunicato: S. Ceradini

Consigliere Vittorio Petrelli
Comune di Civitavecchia 0766/34048

Provincia di Roma
Dipartimento IV - Servizio 3°
Via Tiburtina 691 06/6766331

Regione Lazio
Dipartimento Territorio
Direzione Regionale Ambiente e Cooperazione tra i
popoli
Area Conservazione qualità dell'ambiente
Fax: 51684285

ARPALAZIO - Sezione di Roma

Prot n° 0023151 del 31/08/2007

USCITA

Oggetto: Trasformazione in ciclo combinato centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Sud. Decreto M.A.P. n. 12/2001 del 19 novembre 2001. Controlli ai sensi dell'art. 8 del DPR 203/88

In riscontro alla richiesta allegata, acquisita da questa struttura con prot. n. 20033 del 24.07.2007, si trasmettono in allegato le seguenti note:

- prot. n. 1344/int del 30.08.2007, predisposta dal responsabile dell'Unità rete di rilevamento;
- prot. n. 1348/int del 31.08.2007, predisposta dal personale tecnico dell'Unità Emissioni.

Con la presente, si invita l'Amministrazione provinciale e la Regione Lazio, per quanto di competenza, alla valutazione e successiva formale approvazione relativamente alla procedura inerente "le modalità di segnalazione alle autorità competenti delle eventuali situazioni di superamento dei limiti di emissione delle sezioni TV5 e TV6 a ciclo combinato".

Il Direttore della Sezione di Roma
Dr. Sergio Ceradini

ricevuto dalla segreteria del sindaco
la data 31 AGO 2007 Prot. N. 3709

SEDE LEGALE
02100 RIETI - VIA GARIBOLDI, 114
TEL. +39 0746.49.1143 / 0746.49.1207 - FAX +39 0746.25.5212
E-MAIL: DIR.GEN@ARPALAZIO.IT
C.F. 97172140520 - P.IVA 00913900575



ENTRATA

COMUNE DI CIVITAVECCHIA
PROVINCIA DI ROMA

A 4 n. 112/07-0
A 5 n. 114/07-0
07.07.07

Anticipata via fax

All'ARPA Lazio
Direzione Tecnica
Sezione Provinciale di Roma
Area ARTA
Via G. Saredo, 52
00173 Roma

e, p.c.:

Alla Provincia di Roma
Dipartimento IV - servizio 3°
Via Tiburtina 691
00159 ROMA

All'Azienda ASL RMF
Responsabile del Dipartimento di
prevenzione
Via Terme di Traiano, 39
00053 Civitavecchia (RM)

OGGETTO: Trasformazione in ciclo combinato centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Sud;
Decreto M.A.P. n. 12/2001 del 19 novembre 2001,
Controlli ai sensi dell'art. 8 del DPR 203/88.

Nella giornata di ieri, 23 c.m., alcuni cittadini hanno notato la fuoriuscita dalle ciminiere dell'impianto termoelettrico di Torrevaldaliga sud di fumi giallastri. Tale fenomeno si è prolungato per i tempi che generalmente sono necessari ai transitori di accensione o di spegnimento.

L'episodio, ben visibile, è stato motivo di preoccupazione nei residenti che immediatamente hanno segnalato l'accaduto agli organi di informazione di cui si allega copia.

Per tale motivo lo scrivente, Consigliere Comunale e membro della Commissione Consiliare Politiche ambientali chiede:

- a) che venga relazionato in merito a quanto sopra esposto;
- b) se sono stati superati i limiti autorizzativi e per quanto tempo. In caso di esito positivo se ciò è stato segnalato agli organi competenti cioè la provincia di Roma e l'ARPA secondo quanto stabilito dal protocollo tecnico-operativo per l'esercizio e la manutenzione dello SME relativo ai 4 gruppi;
- c) se tale fenomeno è stato riscontrato dalle centraline di rilevamento qualità dell'aria ubicate sul territorio e precisamente quelle prossime alla centrale

Nell'attesa del Vs. riscontro l'occasione mi è gradita per porgere Distinti saluti

Civitavecchia 24 luglio '07

Vittorio PETRELLI
Consigliere Comunale

di nuovo fumi gialli dai camini della centrale di Torre Valdaliga Sud.

La segnalazione è giunta alla nostra redazione da diversi cittadini e, come documentano le nostre immagini, si possono distintamente vedere i fumi di colore giallognolo che già mesi fa erano stati al centro di non poche polemiche. A suo tempo si disse che il fenomeno derivava dalla taratura dei sistemi di combustione dei turbogas, per raggiungere l'assetto di funzionamento ottimale definitivo dell'impianto. Si era detto anche che i fumi fossero imputabili alla fase di avviamento dei gruppi ma, in questo caso, la loro emissione non dovrebbe superare i trenta minuti necessari.

su www.trepiemila.it

ric. da:

ARPA LAZIO
Via Saredo
Prot. *Bkk* /int. A
del
30 AGO 2007



SEZIONE PROVINCIALE DI ROMA
SERVIZIO ARIA
Via G. Saredo, 52 - 00173 Roma
Tel. 06/4143565 Fax 06/7216007

AL RESP.LE DEL SERVIZIO
ARIA SEZIONE DI ROMA
Dr. Sergio Ceradini

Oggetto: Trasformazione in ciclo combinato centrale termoelettrica di Torrevaldaliga Sud
Decreto M.A.P. n.12/2001 del 19 novembre 2001.
Controlli ai sensi dell'art.8 del DPR 203/88

A seguito di quanto richiesto con nota inviata in data 24/07/2007, si comunica che il giorno 23 luglio 2007 le centraline Civitavecchia ed Allumiere che fanno parte della rete provinciale di rilevamento della qualità dell'aria della provincia di Roma non hanno rilevato superamenti dei limiti previsti dalla normativa vigente ed al riguardo si precisa quanto segue.

La centralina denominata Civitavecchia è ubicata nel comune di Civitavecchia in via P. Togliatti (Parco della Resistenza) ed è dotata di analizzatori che rilevano i seguenti inquinanti chimici: biossido di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio e particolato sottile PM 10.

La centralina Allumiere è ubicata nel territorio comunale di Allumiere in via del Faggetto (edificio scolastico) ed è dotata di analizzatori che determinano del biossido di zolfo e degli ossidi azoto.

Si fa presente che presso la centralina Allumiere solo i dati degli ossidi di azoto relativi al 23/07/2007 dalle ore 13 alle ore 15 relativi, non sono disponibili in quanto l'analizzatore era in manutenzione preventiva trimestrale.

Si comunica inoltre, per opportuna informazione, che l'Osservatorio Ambientale gestisce diverse centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria ubicate nel comune di Civitavecchia.

Il Resp.le dell'Unità Operativa Rete
Dr. Sergio Ceradini

SEDE LEGALE
02100 RIETI - VIA GARIBOLDI, 114
TEL +39 0746.49.11.43 / 0746.49.12 07 - FAX +39 0746.25.32.12
E.MAIL: DIREZIONE.GEN@ARPALAZIO.IT
C.F. 07172140580 - P.IVA 0091900575

SEZIONE PROVINCIALE DI ROMA
00173 ROMA - VIA SAREDO, 52
TEL. +39 06.4143.56.79 - FAX +39 06.721 60 07
E.MAIL: SEZIONE.ROMA@ARPALAZIO.IT

31 AGO. 2007



Al Dirigente Responsabile del Servizio
Sede

Oggetto: fumi giallastri in data 23/07/07 Centrale Tirreno Power Civitavecchia

In riferimento all'oggetto in data 23-24/8/2007 personale tecnico del U.O emissioni di ARPALAZIO Roma ha effettuato sopralluogo presso l'indirizzo in oggetto al fine di accertare eventuali inadempienze all'atto autorizzativi N°012/2001 M.A.P del 19/11/2001 e contestualmente verificare la risposta degli analizzatori del sistema S.M.E mediante introduzione di gas campione. Dalla visura dei tabulati S.M.E per i tre turbogas risulta : TGA, fermo, TGB in fase di avviamento e quindi con potenzialità inferiore al minimo tecnico, TGC a regime; i valori degli inquinanti risultano compatibili con quanto autorizzato; riguardo al gruppo 4 alla data del 24/8/07 (inizio conto ore 23/06/07) risulta attivo per 712 ore sulle 720 utili alla verifica del rispetto dei limiti. La verifica del sistema S.M.E (vedi certificazione allegata) ha dato esiti confrontabili con quanto dichiarato nel protocollo di gestione del medesimo. Risulta agli atti di questa U.O la stesura di una procedura (404) inerente le "modalità di segnalazione alle autorità competenti delle eventuali situazioni di superamento dei limiti di emissione delle sezioni TV5 e TV6 a ciclo combinato" ed in tal senso la Soc. Tirreno Power opera in occasione di tali eventi (vedi gli ultimi recenti episodi del 11/06/07 e 14/08/07). Sarebbe opportuno che le autorità preposte alla formalizzazione degli atti autorizzativi si esprimessero, qualora non sia già stato fatto, circa l'ufficialità di tali procedure ed eventuali modalità di controllo da parte di ARPALAZIO Roma U.O emissioni.

T.P.A.L.L. Dr. G. Vitaliani

SEDE LEGALE
02100 RIETI - VIA GARIBALDI, 114
TEL. +39 0746.49.11.43 / 0746.49.12.07 - FAX +39 0746.25.32.12
E.MAIL: DIREZIONE.GEN@ARPALAZIO.IT
C.F.: 07172140560 - P.IVA: 00915900575

SEZIONE PROVINCIALE DI ROMA
00173 ROMA - VIA SAREDO, 52
TEL. +39 06.41.43.59.78 - FAX +39 06.721.60.07
E.MAIL: SEZIONE.ROMA@ARPALAZIO.IT

arpalazio - sede di roma

agenzia regionale per la protezione ambientale del lazio

Il giorno 24/08/2007 alle ore 09.30 i sottoscritti Dr. Vitaliani e TPALL Claudia Romiti, Fabio Vantaggio e Conti Giancarlo, alla presenza dei Sig. Gabrielli V. e Pastore M. in rappresentanza della Società Tirreno Power s.p.a hanno proceduto alla verifica della risposta degli analizzatori facenti parte del Sistema di controllo in continuo delle emissioni mediante l'introduzione di gas campione.
La verifica è stata effettuata presso l'impianto Centrale Torrevaldaliga Sud sito in Via Aurelia Nord 32 Comune di Civitavecchia.

CONDIZIONI DI ESERCIZIO DEL GRUPPO 4 DURANTE IL PERIODO DI OSSERVAZIONE

Carico elettrico: 0 MW

VERIFICA RISPOSTA STRUMENTI MEDIANTE INTRODUZIONE GAS CAMPIONE DOPO PREVENTIVO CONTROLLO DI ZERO - SPAN

ARPALAZIO
Divisione di Roma
16856 27 VIII 07
UFFICIO SEZIONE
UFFICIO ANALISI E CALIBRAZIONE
CAMPIONI

	Fondo scala mg/m ³	Errore (5% del f.s.) mg/m ³
CO	0 - 625	± 31,25
NO	0 - 670	± 33,5
SO ₂	0 - 800,8	± 40,04

Gas	NO mg/m ³			CO mg/m ³			SO ₂ mg/m ³	Risposta	Variazioni
	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni			
	79,6	80,0	+0,4	100	108	+8	110	112	+2

* Vedi certificazione allegata

Per la Società

V. Gabrielli
M. Pastore

Per ARPALAZIO

F. Vantaggio
C. Romiti

agenzia regionale per la protezione ambientale del lazio

Il giorno 24/08/2007 alle ore 10.30 i sottoscritti Dr. Vitaliani, TPALL Claudia Romiti, Fabio Vantaggio e Conti Giancarlo, alla presenza dei Sig. Gabrielli V. e Pastore M. in rappresentanza della Società Tirreno Power S.p.A, hanno proceduto alla verifica della risposta degli analizzatori facenti parte del Sistema di controllo in continuo delle emissioni mediante l'introduzione di gas campione.
La verifica è stata effettuata presso l'impianto Centrale Torrevaldaliga Sud sito in Via Aurelia Nord 32 Comune di Civitavecchia.

CONDIZIONI DI ESERCIZIO DEL GRUPPO TGC DURANTE IL PERIODO DI OSSERVAZIONE

Carico elettrico: 230 MW pari al 99 % del carico di impianto
Combustibile bruciato: 100% gas metano

VERIFICA RISPOSTA STRUMENTI MEDIANTE INTRODUZIONE GAS CAMPIONE DOPO PREVENTIVO CONTROLLO DI ZERO - SPAN

ARPALAZIO Sezione di Roma	
16857	27 VIII 07
Via Salaria, 52 - ROMA UFFICIO ACCETTAZIONE CAMPIONI	

	Fondo scala mg/m ³	Errore (5% del f.s.) mg/m ³
CO	0 - 50	± 2,5
NO	0 - 100	± 5,0

Gas	NO mg/m ³			CO mg/m ³		
	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni
n° 064021	80,6	81,5	+0,9	40	40	0

* Vedi certificazione allegata

NOTE: Sono stati acquisiti i tabulati relativi al sistema SME del TGC per i giorni 01/06/07+22/08/07.

Per la Società

[Signature]
.....
[Signature]

Per ARPALAZIO

[Signature]
.....
[Signature]

arpalazio - sede di roma

agenzia regionale per la protezione ambientale del lazio

Il giorno 23/08/2007 alle ore 10.30 i sottoscritti Dr. Vitaliani e TPALL Claudia Romiti, Fabio Vantaggio e Conti Giancarlo, alla presenza dei Sig. Gabrielli V. e Pastore M. in rappresentanza della Società Tirreno Power S.p.A, hanno proceduto alla verifica della risposta degli analizzatori facenti parte del Sistema di controllo in continuo delle emissioni mediante l'introduzione di gas campione.
La verifica è stata effettuata presso l'impianto Centrale Torrealidaliga Sud sito in Via Aurelia Nord 32 Comune di Civitavecchia.

CONDIZIONI DI ESERCIZIO DEL GRUPPO TGA DURANTE IL PERIODO DI OSSERVAZIONE

Carico elettrico: 212 MW pari al 98 % del carico di impianto
Combustibile bruciato: 100% gas metano

VERIFICA RISPOSTA STRUMENTI MEDIANTE INTRODUZIONE GAS CAMPIONE DOPO PREVENTIVO CONTROLLO DI ZERO - SPAN

ARPALAZIO	
Suzanna di Roma	
16855	27 VIII 07
Via Salaria 32 ROMA	
UFFICIO ACCETTAZIONE	
CAMPIONI	

	Fondo scala mg/m ³	Errore (5% del f.s.) mg/m ³
CO	0 - 50	± 2,5
NO	0 - 100	± 5,0

Gas	NO mg/m ³			CO mg/m ³		
	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni
n° 046064	80,13	80,3	+0,17	40,94	41,0	+0,06

* Vedi certificazione allegata

NOTE: Sono stati acquisiti i tabulati relativi al sistema SME del TGA per i giorni 01/06/07-22/08/07.

Per la Società
[Signature]
.....
[Signature]

Per ARPALAZIO
[Signature]
.....
[Signature]

Il giorno 23/08/2007 alle ore 11.00 i sottoscritti Dr. Vitaliani e TPALL Claudia Romiti, Fabio Vantaggio e Conti Giancarlo, alla presenza dei Sig. Gabrielli V. e Pastore M. in rappresentanza della Società Tirreno Power S.p.A, hanno proceduto alla verifica della risposta degli analizzatori facenti parte del Sistema di controllo in continuo delle emissioni mediante l'introduzione di gas campione.
La verifica è stata effettuata presso l'impianto Centrale Torrealvaldiga Sud sito in Via Aurelia Nord 32 Comune di Civitavecchia.

CONDIZIONI DI ESERCIZIO DEL GRUPPO TGB DURANTE IL PERIODO DI OSSERVAZIONE

Carico elettrico: 230 MW pari al 99 % del carico di impianto
Combustibile bruciato: 100% gas metano

VERIFICA RISPOSTA STRUMENTI MEDIANTE INTRODUZIONE GAS CAMPIONE DOPO PREVENTIVO CONTROLLO DI ZERO - SPAN

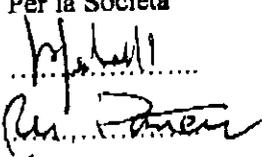
APPALAZIO	
Sezione di Roma	
16854	27 VIII 07
VIA TORREVALDIGA, 32 - ROMA UFFICIO ACCREDITAZIONE CAMPIONI	

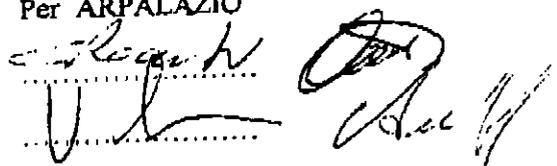
	Fondo scala mg/m ³	Errore (5% del f.s.) mg/m ³
CO	0 - 50	± 2,5
NO	0 - 100	± 5,0

Gas	NO mg/m ³			CO mg/m ³		
	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni	Aria / Bombola*	Risposta	Variazioni
n° 11127	78,12	78,00	-0,12	41,45	41,35	-0,10

* Vedi certificazione allegata

NOTE: Sono stati acquisiti i tabulati relativi al sistema SME del TGB per i giorni 01/06/07-22/08/07.

Per la Società


Per ARPALAZIO


Numero fax : 076634817
Nome : COM CV UF PROTOCOLLO

Nome/Numero : 067216007
Pag. : 2
Ora iniz. : 24-LUG-2007 07:58 MAR
Tempo trascorso : 00' 34"
Modalita : STD ECM
Risultati : [O.K]



COMUNE DI CIVITAVECCHIA
PROVINCIA DI ROMA

Anticipata via fax

ALL'ARPA Lazio
Direzione Tecnica
Sezione Provinciale di Roma
Area ARTA
Via G.Saredo,52
00173 Roma

e, p.c.:

Alla Provincia di Roma
Dipartimento IV - servizio 3°
Via Tiburtina 691
00159 ROMA

All'Azienda ASL RMF
Responsabile del Dipartimento di
prevenzione
Via Terme di Traiano,39
00053 Civitavecchia (RM)

OGGETTO: Trasformazione in ciclo combinato centrale termoelettrica di Torrealdaliga Sud.
Decreto M.A.P. n.12/2001 del 19 novembre 2001.
Controlli ai sensi dell'art. 8 del DPR 203/88.

Nella giornata di ieri, 23 c.m., alcuni cittadini hanno notato la fuoriuscita dalle ciminiere dell'impianto termoelettrico di Torrealdaliga sud di fumi giallastri. Tale fenomeno si è prolungato per i tempi che generalmente sono necessari ai transitori di accensione o di spegnimento.

L'episodio, ben visibile, è stato motivo di preoccupazione nei residenti che immediatamente hanno segnalato l'accaduto agli organi di informazione di cui si allega copia.

Per tale motivo lo scrivente, Consigliere Comunale e membro della Commissione Consiliare Politiche ambientali chiede:

- che venga relazionato in merito a quanto sopra esposto;
- se sono stati superati i limiti autorizzativi e per quanto tempo. In caso di esito positivo se ciò è stato segnalato agli organi competenti cioè la provincia di Roma e l'ARPA secondo quanto stabilito dal protocollo tecnico-operativo per l'esercizio e la manutenzione dello SME relativo ai 4 gruppi;
- se tale fenomeno è stato riscontrato dalle centraline di rilevamento qualità dell'aria ubicate sul territorio e precisamente quelle prossime alla centrale

Nell'attesa del Vs. riscontro l'occasione mi è gradita per porgere Distinti saluti.

Civitavecchia 24 luglio '07

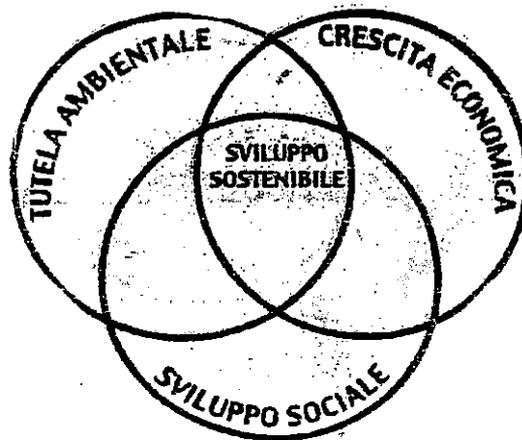
Vittorio PETRELLI
Consigliere Comunale

Di nuovo fumi gialli dai camini della centrale di Torre Valdaliga Sud.
La segnalazione è giunta alla nostra redazione da diversi cittadini e, come documentano le nostre immagini, si
posso distintamente vedere i fumi di colore giallognolo che già mesi fa erano stati al centro di non poche
polemiche. A suo tempo si disse che il fenomeno derivava dalla taratura dei sistemi di combustione dei
turbogas, per raggiungere l'assetto di funzionamento ottimale definitivo dell'impianto. Si era detto anche che i
fumi fossero imputabili alla fase di avviamento dei gruppi ma, in questo caso, la loro emissione non dovrebbe
superare i trenta minuti necessari.

23 luglio '07

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



Al Ministero dell'Ambiente
Direzione Salvaguardia Ambientale
Commissione A.I.A.

Intervengo, con questa nota sulla richiesta della Società Tirreno Power per il loro sito industriale di produzione di Energia Elettrica ubicata nel Comune di Civitavecchia e denominata Torre Valdaliga Sud.

Questo mio intervento è per conoscenza dei fatti come Responsabile del Sindacato RdB Energia Cub di Civitavecchia e come lavoratore e RSU, sempre per la stessa sigla, per la vicina centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord in riconversione a Carbone.

La nota è per la richiesta che i vertici di Tirreno Power impunemente hanno fatto per il funzionamento di circa 2500 ore annue del gruppo quattro del sito descritto.

Gli stessi fanno finta di non ricordare che la loro acquisizione, come da decreto D'Alema del 30 settembre 1999, di Torre Sud era legata solo ed esclusivamente alla costruzione di 3 turbogas dopo la demolizione dei vecchissimi gruppi ad olio combustibile degli anni 60 e il gruppo in questione è in esercizio dal 1973, con il "pieno di amianto" che non è mai stato bonificato come da legge 277 del 1991, lo stesso doveva essere chiuso bonificato e demolito, ora si scopre che c'è la possibilità che lo stesso, sarà semplicemente adeguato con piccolissime modifiche che non cambieranno la natura dell'impianto stesso.

Impianto rumoroso, inquinante (basti leggere le note locali sulle innumerevoli fumate giallastre fuoriuscite dai camini), con manutenzioni ordinarie programmate mai più eseguite dopo il decreto D'Alema e con pochissimo personale per la gestione di tutto il processo produttivo.

Come Lavoratore Elettrico, nel reparto Regolazione ed Automatismi, con 30 anni di servizio in ENEL e sempre partecipe, nella vita sia Sindacale che politica Cittadina, posso dichiarare che mai l'azienda elettrica ENEL Nazionale si sarebbe permessa di avviare qualsiasi percorso di ristrutturazione, senza prima informare la città, una per tutte voglio ricordarvi la famosa convenzione del 1986 sottoscritta dai vertici Cittadini (sindaco Fabrizio BARBARANELLI e il Presidente dell'ENEL Franco VIEZZOLI) sull'abbattimento degli inquinati nelle tre centrali cittadine, nel usare combustibile a Basso tenore di Zolfo e nella maggiore parte dell'anno SENZA TENORE DI ZOLFO, senza essere coadiuvati dal ministero dell'AMBIENTE perchè istituito l'anno Successivo dall'allora Governo Craxi Ministro Giorgio Ruffolo.

Questo per dire la grave scorrettezza dei vertici di Tirreno Power i quali hanno fatto richiesta senza informarne la cittadinanza di Civitavecchia.

Spero che questa mia nota, che non è piena di numeri o formule come dovrebbe essere una nota per la Commissione che dovrà decidere sulla richiesta di Tirreno Power, possa far riflettere su alcune conseguenze che potrebbero avvenire, se la risposta da parte vostra sia affermativa per le gravi ricadute e ripercussioni sulla città.

Ultima cosa la Società Tirreno Power negli anni successivi all'acquisto mise in cassa integrazione i lavoratori, in mobilità lunga ed incentivo all'esodo molti di loro con il quarto gruppo ad olio combustibile e metano il quale produceva ed incassava, prima lire e poi euro, ogni giorno, ogni ora, ogni minuto dell'anno e mezzo molti lavoratori subivano la cassa integrazione e quelli in servizio si prodigavano a fare decine e decine di ore di lavoro in straordinario per permettere il funzionamento del gruppo in questione.

Per ultimo il DDL denominato D'Alema prevedeva, mai applicato, che il gruppo quattro doveva essere demolito, quando i tre turbogas entravano in esercizio e le stesse sono in esercizio ormai da molto tempo ma il quarto gruppo è ancora lì.

Grazie dell'attenzione e sono a disposizione per qualsiasi altro chiarimento.

Civitavecchia 25 gen. 08

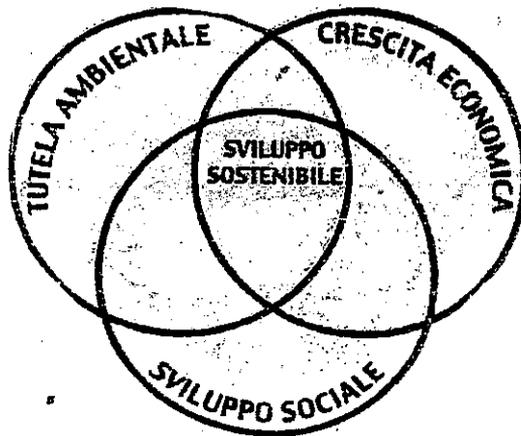
Giancarlo Ricci
Coordinatore RdB Energia - CUB
CIVITAVECCHIA



ALLEGATO n. 16

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso





**OSSERVATORIO AMBIENTALE
COMUNE DI CIVITAVECCHIA SEZIONE AMBIENTE**

Dati di **QUALITA' ARIA** 31/12/2007
Dalle ore 01 alle ore 24

	SO2 ug/m3 293K Cmax Oraria	SO2 ug/m3 293K Num ore sup anno	SO2 ug/m3 293K CMedia Giornaliera	SO2 ug/m3 293K Num giorni sup anno	CO mg/m3 293K Media M.8 h Max	O3 ug/m3 293K Cmax Oraria	NO2 ug/m3 293K Cmax Oraria	NO2 ug/m3 293K Num ore sup anno	PM10 ug/m3 Cmed 24h	PM10 ug/m3 Num giorni sup anno	BENZENE ug/m3 293K Media Annua
D.Lgs183/04 (soglia d'informaz.)					180						
D.Lgs183/04 (soglia d'allarme)					240						
D.M. 2/4/2002 n.60 Limite + Tolleranza	350	350	125	125	10	200+40	200+40	50	50	5+4	
n.max sup. Consentiti	24	24	3	3			18		35		
DGR Lazio n. 1316/03 e n. 128/04					10			50		9	
008 ALLUMIERE	N.D. ore	0	N.D.	0	N.D. ore	N.D. ore	0	N.D.	4		
001 AURELIA	8 ore 14	0	7	0		18 ore 18	0	17	1		
006 CAMPO DELL'ORO	8 ore 15	0	7	0		4 ore 10	0	N.D.	13		
005 FARO	14 ore 16	0	12	0		28 ore 8	0	31	12		
003 FIUMARETTA	8 ore 12	0	5	0		24 ore 18	0	N.D.	17		
012 M.te ROMANO	5 ore 14	0	4	0		11 ore 10	0	23	6	(1)	
020 QUATTRO PORTE						ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	
002 S. AGOSTINO	13 ore 14	0	11	0	73 ore 15	11 ore 18	0	17	0		
007 S. GORDIANO	8 ore 12	0	6	0		51 ore 9	0	17	5		
010 S. MARINELLA	4 ore 10	0	3	0		52 ore 10	0	18	52		
011 TARQUINIA	5 ore 14	0	4	0		10 ore 1	0	17	6		
009 TOLFA	6 ore 14	0	6	0		35 ore 10	0	21	6		
004 VIA ISONZO	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	(1)	
019 VILLA ALBANI	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	ore ore	(1)	

Legenda:

N.V. = non valido N.D. = non disponibile ---- = postazione in fase di ricollocamento

NOTE:

I dati delle postazioni di Via Isonzo, Villa Albani, Quattro Porte non sono presentati in quanto le stesse sono in fase di ricollocamento al fine di renderle conformi al DM60

(1) Su quei punti la validazione dei dati non può essere eseguita per una errata collocazione (troppo vicino alla sede stradale) nonostante questi punti sarebbero altrimenti qualificabili per la validazione Responsabile Validazione
Dott. G. C. PIRAS

DATI ALLARMANTI

Polveri totali 17 volte sopra il liv

di **KATIA TROMBETTA**

DOPO la diffusione dei dati preoccupanti per tutto il mese scorso, in merito alla concentrazione delle polveri totali a Civitavecchia, ieri mattina sono arrivate altre notizie preoccupanti.

Nel periodo compreso tra il 7 e il 13 luglio, infatti, gli aggiornamenti forniti dalla Sira, Sistema Informativo della Regione per l'Ambiente, mostrano che la soglia d'attenzione stabilita per legge a 150 milligrammi al metro cubo, è stata superata per ben 17 volte.

Ma non è tutto. In due casi, l'11 luglio alle ore 24 e il 12 alle ore 2, le concentrazioni hanno raggiunto il valore di 550, che rappresenta uno sfioramento di quasi il doppio della soglia di allarme.

Le notizie sono state diffu-



se ieri mattina nel corso di una conferenza stampa, organizzata dal coordinamento dei comitati cittadini, battono contro il progetto Enel di riconversione

DATI ALLARMANTI

molte sopra il livello di guardia



nel corso di stampa, organizzazione dei comitati cittadini che si battono contro il progetto Enel di riconversione carbo-

ne della centrale di Torre Valdaliga Nord.

«Allo stato attuale delle nostre conoscenze - ha detto uno dei coordinatori dei comitati, Renzi - non possiamo affermare con certezza che questa situazione sia prodotta dalle centrali Enel, ma è sicuro che nelle ore notturne non sono le automobili ad inquinare».

Preoccupazione sui rischi relativi allo stato di salute è stata invece espressa dai dottori Giardi e Angeletti.

Quest'ultimo, inoltre, ha caldeggiato anche la costituzione di un collegio di legali che possano affrontare l'intera questione legata alle presunte inadempienze dell'ente elettrico a Civitavecchia negli ultimi decenni. Per fare questo - ha aggiunto - basterebbe anche solo leggere la relazione della seconda commissione consiliare sul carbone».

CIVITA VECCHIA

IL TEMPO

34

I CONSIGLIERI COMUNALI SERPENTE E COSIMI CHIEDONO CHE VENGA RISPETTATO

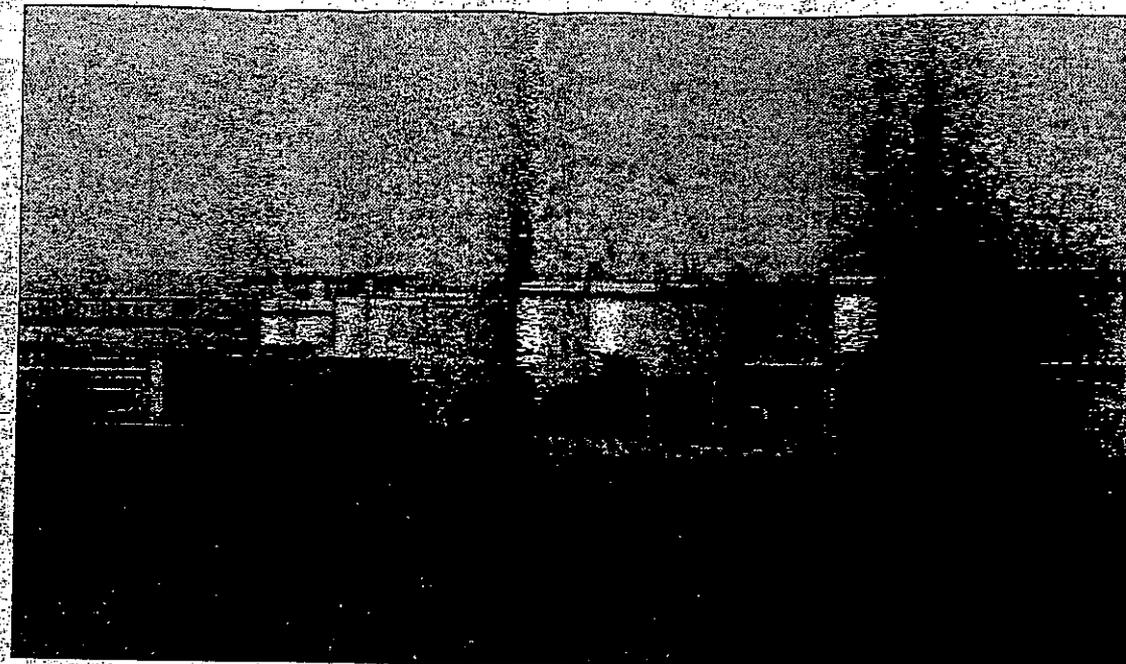
Tornano a far discutere i depositi costieri dell'Italpetroli che in virtù di una delibera votata all'unanimità avrebbero dovuto essere dismessi e che invece ancora oggi si trovano al loro posto.

(Foto Globbi)

di KATIA TROMBETTA

«I DEPOSITI costieri di proprietà di Franco Sensi, vanno smantellati e i siti vanno bonificati, per svariate ragioni».

A rilanciare l'annosa questione sono i consiglieri comunali Sergio Serpente di Ambiente e Lavoro e l'indipendente Mauro Cosimi, insieme al responsabile della lista civica, Vittorio Petrelli. La prima buona ragione comunque, vale la pena ricordarlo, è scritta nero su bianco in una delibera del consiglio comunale che risale ad alcuni anni fa: il documento, infatti, obbligava Sensi a dismette-



re i suoi depositi. Neanche a dirlo: il provvedimento, per il quale tanto si erano battuti ambientalisti ed ecologisti, non è mai stato attuato. Niente, come se il consiglio comunale non avesse mai deliberato.

Oggi a questo si aggiun-

gono altre due buone ragioni, secondo Cosimi e Petrelli che, nel corso di una conferenza stampa svolta lunedì mattina proprio presso i depositi costieri, hanno rilanciato una proposta, per altro già avanzata per quanto non accolta, in

sede di commissione dell'accordo di programma tra Comune e Eni, relativa invece al progetto di ricovero del carbone della centrale di Torre Valdaliga Nord. Le diverse società proprietarie dei depositi hanno delegato Petrelli

INCONTINAMENTO

Concentrazione delle polveri in

Il consigliere di circoscrizione Marco Renzi ha scatenato un allarme

PPP la quarta settimana consecutiva il consigliere di circoscrizione Marco Renzi ha ricevuto dai allarmati in merito alla concentrazione delle polveri totali a Civita vecchia.

Come noto ormai da un mese Renzi, uno dei coordinatori del comitato cittadino che si battono contro il progetto Enel di ricon-

di Torre Valdaliga Nord pubblico settimanalmente che gli vengono inviati dall'ente Ambiente della Regione Lazio, relativamente alla dell'aria in città. Nel complesso fra il 30 giugno e luglio, spiega Renzi, si sono superati per tre volte le alterazioni della concentrazione della polvere in data 1955

di questi facimenti che sono stati alle 4 con un cubo anche alle 10. Considerando allarme apparso in un momento di

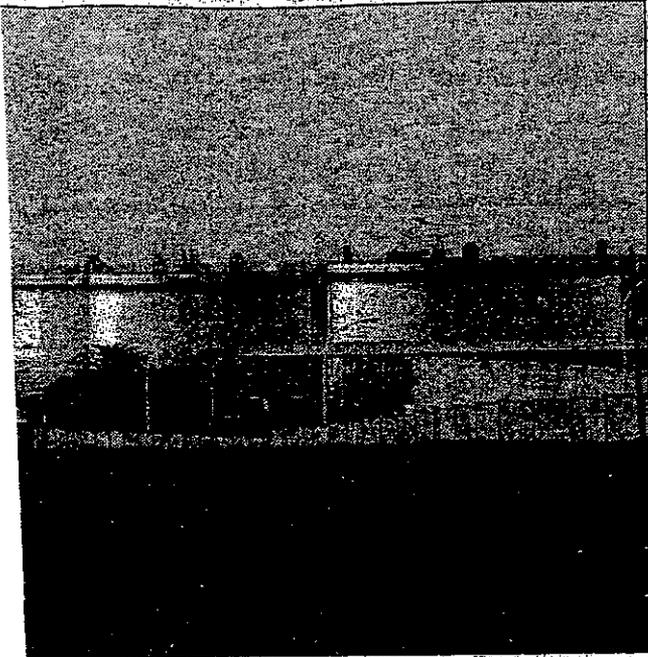
con un'altissima concentrazione di polveri, che ha fatto scattare un allarme. La situazione è molto preoccupante, e si teme che possa avere conseguenze per la salute della popolazione.

4116649

B.I.V.
2000 s.r.l.

Serramenti legno-Alluminio • Persiane fisse e orientabili
Zanzariere • Grate di Sicurezza • Porte blindate
Tende da sole • Persiane blindate • Cancelli e recinzioni

LI CHIEDONO CHE VENGA RISPETTATA UNA DELIBERA VOTATA ALL'UNANIMITÀ



«I depositi costieri vanno smantellati e i siti bonificati»

Cosimi - in attuazione al decreto legislativo 471/99 hanno notificato i risultati riscontrati nel suolo e nelle acque, risultati che rivelano uno stato di inquinamento tale per il quale è necessario procedere alla bonifica. Da quanto abbiamo avuto modo di constatare negli atti depositati al Comune, non hanno avuto alcun seguito da parte delle società stesse. Riteniamo, quindi, che per le attività che attualmente si svolgono presso i depositi costieri si potrebbero utilizzare i serbatoi della centrale di Torre Valdaliga Nord, funzionanti e sicuramente efficienti, corredati di tutti

i sistemi ausiliari necessari, i quali saranno demoliti per far spazio a opere di compensazione ambientale (parte del previsto bosco potrebbe essere spostata proprio sulla costa). Una simile scelta consentirebbe, senza dubbio, di valorizzare il territorio di Civitavecchia.

E la notazione non è marginale, dal momento che Petrelli e Cosimi la desumono proprio dall'accordo di programma sulla trasformazione di Tvn. "Nella disciplina dei reciproci rapporti tra il Comune e l'Enel - aggiungono - all'articolo 2 si legge che l'accordo ha tra i suoi scopi principali quello dell'individuazione delle iniziative e degli impegni per valorizzare e sviluppare il comprensorio di Civitavecchia. E' in quest'ottica, quindi, che va inquadrato il problema dei depositi costieri e che va trovata - nell'immediato - una soluzione che consenta la bonifica dei siti inquinati. Chiediamo, quindi, di verificare la nostra proposta anche in seno alla conferenza dei servizi in corso su Tvn presso il Ministero delle Attività Produttive e con il parere del Ministero dell'Ambiente e invitiamo il sindaco, Alessio De Sio, ad organizzare un incontro tra le parti in attuazione del preciso impegno sottoscritto nell'accordo di di-

e due buone ragioni. Cosimi e Petrelli nel corso di una conferenza stampa svolta a Civitavecchia proprio presso i depositi costieri, hanno annunciato una proposta che è già avanzata ma che non è stata accolta in sede di definizione dell'accordo di programma tra il Comune e l'Enel, relativamente al progetto di riconversione a carbone della centrale di Torre Valdaliga Nord. "Le diverse società proprietarie dei depositi - hanno spiegato Petrelli e

INAMENTO

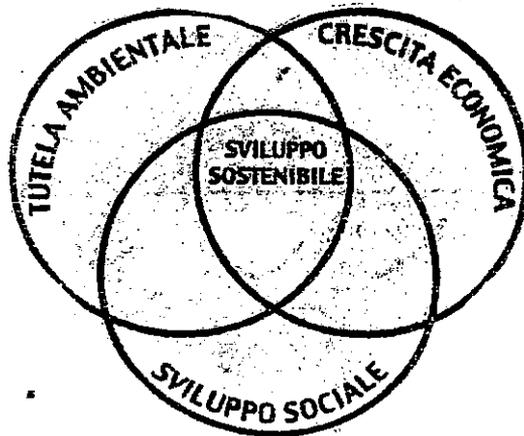
polveri, allarme rosso

«La soglia di attenzione è stata 20 volte»

Da queste due piastre si sono raggiunti il 30 giugno delle prime misure ore del mattino, il primo alle 4 con 267 microgrammi al metro cubo, valore che si è ripetuto anche alle ore 6. Considerando che il livello di allarme è stabilito a 300, i dati appaiono senza dubbio estremamente preoccupanti. In un valore quindi in grado di assicurare alle informazioni della Regione nel corso dell'indagine. Renza Fraccia, anche il responsabile della situazione. Nelle quattro settimane ho visionato i valori e ho visto che la soglia di attenzione è stata superata.

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



PRO ASS RE / 70
27/11/2007



ARPALAZIO - Direzione Regionale

Prot n 0026019 del 13/11/2007

ARPALAZIO

USCITA

AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTALE DEL LAZIO

Direzione Tecnica

Tel.: 0746/267202 Fax: 0746/267279

e-mail: dir.tec@arpalazio.it

Rif. decreto MAP n. 55/02/2003

del 24/12/2003

Riesame

Referente per quanto comunicato:

dr. Rino Felici

Responsabile Staff A.L.A.

Tel.: 06/7223343

Ministero dello Sviluppo Economico

Direzione generale per l'energia e le risorse materiche

Via Molise, 00187 Roma

e. p. c. : Ministero dell'Ambiente e della Tutela del
Territorio e del Mare

Direzione generale per la salvaguardia ambientale

Via Cristoforo Colombo 44 - 00147 Roma

Assessorato Ambiente e Cooperazione tra i
popoli della Regione Lazio

Via del Tintoretto 432 - 00145 Roma

Provincia di Roma

Dipartimento IV Servizi di Tutela Ambientale

Via Tiburtina, 691 - 00159 Roma

Comune di Civitavecchia

Piazza Pietro Guglielmotti, 7 - 00053 Civitavecchia

Enel Produzione S.p.A.

Viale Regina Margherita 125 - 00198 Roma

Agenzia per la protezione dell'ambiente e per i
servizi tecnici

Via Vitaliano Brancati, 48 - 00144 Roma

Sezione provinciale di Roma di Arpalazio

Oggetto: Autorizzazione alla riconversione a carbone della Centrale termoelettrica di Torre
Valdaliga Nord di Civitavecchia. (decreto MAP n. 55/02/2003 del 24 dicembre 2003).
Riesame ai sensi dell'art. 9 comma 4 lettere a) e d) del D. Lgs. 59/05.

In riferimento all'autorizzazione citata in oggetto, rilasciata all'Enel Produzione per la
riconversione a carbone della Centrale termoelettrica di Torre Valdaliga Nord di Civitavecchia e in
considerazione dello stato di avanzamento dei lavori effettuati per la riconversione la scrivente
Direzione, con la presente nota, intende evidenziare che le prescrizioni stabilite nel decreto
autorizzativo M.A.P. del 24 dicembre 2003 non sono congrue né alle condizioni poste
dall'autorizzazione integrata ambientale così come previsto dall'art. 9 della direttiva 96/61/CE del
Consiglio del 24 settembre 1996, né conformi a quanto previsto all'art. 7 del D. Lgs. 59/05.
Conseguentemente ritiene che tale carenza possa pregiudicare i controlli previsti e demandati
all'APAT e all'ARPA dal comma 3 dell'art. 11 del D. Lgs. 59/05 e contribuire ad aumentare le
problematiche ambientali connesse al progetto di riconversione della Centrale.

SEDE LEGALE

UFFICIO RIETI - VIA CARIBALDI, 116
TEL. +39 0746/267202 - 0746/267279 - FAX +39 0746/267279
E-MAIL: DIR.GEN@ARPALAZIO.IT
C.A. 071000500 - RIVA DOBBISSALCOURTO

SEDE DI RAPPRESENTANZA

CIVITAVECCHIA - VIA CONCETTAFRANCESI, 101
TEL. +39 0746/267202 - 0746/267279
FAX +39 0746/267279



ARPALAZIO

AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTALE DEL LAZIO

Si riportano sinteticamente le carenze prescrittive del decreto autorizzativo MAP n. 55/02/2003 del 24 dicembre 2003, rispetto a quanto previsto dalla direttiva 96/61 CE (IPPC) recepita integralmente con il D.Lgs 18 febbraio 2005 n.59:

- a) non è stato definito, contestualmente all'atto autorizzativo, il piano di monitoraggio e controllo delle emissioni per le matrici ambientali interessate;
- b) per i malfunzionamenti, avarie e transitori di varia natura degli impianti della centrale non sono prescritti né la procedura per la gestione di tali eventi né eventuali limiti;
- c) non sono stati definiti i punti di controllo, i valori limite alle emissioni per le acque reflue e i valori connessi agli scarichi a mare delle acque industriali e di processo;
- d) per le emissioni in atmosfera i valori di flusso di massa prescritti all'intera centrale per gli ossidi di azoto, gli ossidi di zolfo e le polveri non sono congruenti con quanto autorizzato per sezione e inoltre non sono stati stabiliti i valori limite per una serie di macro e micro inquinanti.

Altre criticità del decreto autorizzativo riguardano da una parte l'utilizzo di una norma (comma 2 dell'art. 8 del DPR 203/88) di fatto sostituita con la normativa IPPC per la comunicazione della data di entrata in esercizio delle sezioni della centrale, dall'altra l'assenza della norma legislativa da utilizzare sia per contestare al gestore eventuali inadempienze da parte dell'organo di controllo sia per erogare provvedimenti (diffide e/o sanzioni) da parte dell'autorità competente.

Inoltre, si sottolinea che il suddetto decreto non individua l'organo di controllo per verificare le prescrizioni imposte alla ditta, poiché i compiti demandati ad ARPA Lazio dall'atto sono quelli di concordare con la ditta i protocolli per i monitoraggi che, secondo quanto previsto dalla direttiva 96/91 CE, dovevano essere già contenuti nel decreto emanato o eventualmente essere predisposti nella fase istruttoria del procedimento autorizzatorio.

Per quanto sopra esposto, questa Direzione ritiene che sussistano le condizioni previste dall'art. 9 comma 4 lettere a) e d) del D. Lgs. n. 59/05 per un riesame dell'atto autorizzativo dal momento che è opportuno revisionare e/o integrare i valori limite e le prescrizioni, e perché lo esigono nuove disposizioni legislative nazionali, derivanti dal recepimento integrale della direttiva 96/61 CE (IPPC) avvenuto in data 22 aprile 2005 con la pubblicazione nel S.O. alla G.U. n. 93 del decreto legislativo 18 febbraio 2005 n. 59.

La scrivente Direzione, ai fini dei controlli previsti dall'art. 11 comma 3 del D. Lgs. 59/05 peraltro di competenza dell'APAT, per gli effetti del comma 4 dell'art. 17 del D. Lgs. 59/05 richiede e sottopone a Codesta Spettabile Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie di verificare, in relazione a quanto evidenziato con la presente nota, se sia necessario procedere al riesame del decreto MAP n. 55/02/2003 del 24 dicembre 2003.

Restando in attesa di riscontro e a disposizione per eventuali chiarimenti si inviano distinti saluti.

Il direttore tecnico
Dr. Gianfranco Bielli

Civitavecchia 13 dicembre '07

Vittorio PETRELLI
Consigliere Comunale
Comune di Civitavecchia
Piazzale Guglielmotti, 7
Tel mob. 329/0095838

Oggetto: Autorizzazione alla riconversione a carbone della Centrale termoelettrica di Torre Valdaliga nord di Civitavecchia. (Decreto MAP n. 55/02/2003 del 24 dicembre '03). Osservazioni

~~~~~

Rif. Lettera del 13 novembre '07 prot. N. 0026019 di ARPALAZIO - Direzione Tecnica -  
non a tutti i soggetti

~~~~~



- A Ministero delle Attività Produttive
On.le Pierluigi BERSANI
Via Molise, 2 00187 Roma
- A Capo segreteria tecnica
Ministero Attività Produttive
On.le Franco RAFFALDINI
Via Molise, 2 00187 Roma
- A Ministero Attività Produttive
Direzione generale per l'Energia e le risorse minerarie
Ufficio C2 - Mercato elettrico
Via Molise, 2 00187 Roma
- A Ministro della Salute
On.le Livia TURCO
Lungotevere 00100 Roma
- A Ministero della Salute
Direzione generale della prevenzione sanitaria
Ufficio IV
Via della Civiltà romana, 7 00144 Roma
- A Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio
On.le Scanio PECORARO
Via Cristoforo COLOMBO, 44 00147 Roma
- A Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio
Direzione generale per la salvaguardia ambientale
Via Cristoforo COLOMBO, 44 00147 Roma

MINUTA

- A *Assessore all'Ambiente e Cooperazione tra i popoli*
Regione Lazio
On.le Filiberto ZARATTI
Via del Tintoretto,432 00145 Roma
- A *Assessorato Ambiente*
Direzione Tecnica
Via del Tintoretto,432 00145 Roma
- A *ARPALAZIO*
Direzione Tecnica
Dott. Gianfranco BIELLI 02100 Rieti
- A *Presidente della Provincia*
On.le Enrico GASBARRA
Via IV Novembre 00100 Roma
- A *Provincia di Roma*
Dipartimento IV Servizi di Tutela Ambientale
Via Tiburtina,691 00159 Roma
- A *Sindaco di Civitavecchia*
Sig. Gianni MOSCHERINI
Piazzale Guglielmotti,7 00053C/vecchia
- A *Enel produzione*
Viale regina Margherita,125 00198 Roma
- A *Agenzia per la protezione dell'ambiente*
e per i servizi tecnici
Via Vitaliano Brancati, 48 00144 Roma
- A *Sezione Provinciale di Roma*
di ARPALAZIO 00144 Roma

In riferimento all'autorizzazione in oggetto rilasciata ad Enel Produzione per la riconversione a carbone della Centrale di Torre Valdaliga Nord di Civitavecchia ed alle osservazioni avanzate dalla Direzione Tecnica di ARPA Lazio con apposita nota del 13 novembre '07 prot. N. 0026019 riguardo alcune incongruenze del decreto autorizzativo, M.A.P. del 24 dicembre 2003 alle condizioni poste nell'autorizzazione integrata ambientale così come previsto dall'art.9 della direttiva 96/61/CE del consiglio del 24 settembre 1996 né all'art.7 del D.Lgs.59/05

lo scrivente, in qualità di consigliere comunale, ritiene di dover segnalare un'ulteriore incongruenza.

Infatti a seguito della pubblicazione del decreto in questione sulla G.U., come previsto al comma 10 art. 11 della legge 24 novembre 2000 - n.340, il valore massico annuale di macroinquinante, relativo ad SO₂, risultava in eccedenza di 600 ton. rispetto a quello autorizzato. Lo scrivente si adoperava perché si rimediasse all'errore.

Al termine di una serie di missive che mi hanno visto interessare persino la Direzione dell'Istituto Poligrafico Zecca dello Stato quale editore del suddetto organo, la Direzione di Enel produzione, in una seconda missiva in merito, che si allega in copia, mi riferiva che "di concerto con il Ministero competente" si sarebbe provveduto alla rettifica del valore. A seguito di ciò è avvenuta la pubblicazione di un Avviso Pubblico sul quotidiano La Repubblica, il giorno 16 settembre '06 ma dell'errata corregge sulla G.U., sia la società responsabile che il Ministero competente, nonostante mie reiterate missive, non hanno mai fornito indicazioni in tal senso.

Sarebbe quindi auspicabile che all'interno del riesame del decreto si provveda alla verifica di quanto dichiarato.

Inoltre, per i principi che sono alla base dello Sviluppo Sostenibile spesso propugnati dalle aziende del settore nonché dalle stesse istituzioni quando si devono giustificare pubblicamente misure difficilmente comprensibili alle popolazioni dei Territori ospitanti sarebbe corretto ed efficace che le recenti dichiarazioni a mezzo stampa di Enel Holding, riguardo l'ulteriore autoriduzione del 30% per le Polveri e per l'SO₂, venissero ufficializzate in una conferenza di servizi e risultino nel Decreto riesaminato.

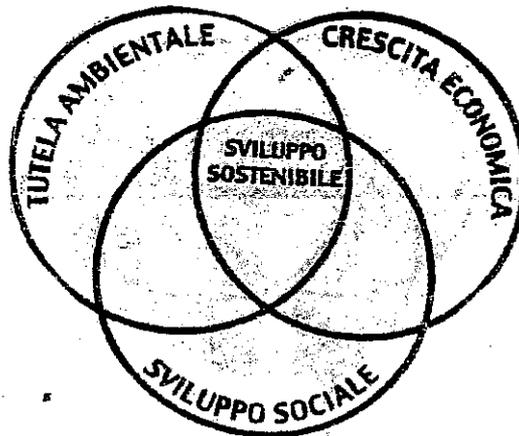
Restando in attesa di riscontro e a disposizione per eventuali chiarimenti si inviano distinti saluti.


Vittorio PETRELLI
Consigliere Comunale

ALLEGATO n. 18

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrealvaldliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



2

MODULARIO
M.A.P. - EX 02



*Ministero
delle Attività Produttive*
Direzione generale per l'energia e le risorse minerarie
Ufficio C2 - Mercato elettrico

MAP
Direzione Generale Energia e Risorse Minerarie



fatto copia a IA/EA

15.11.05

SW

Prot. N.º _____ *Allegati* _____
Risposta al Foglio N.º _____
del _____

AI MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA'
CULTURALI
Dipartimento per i beni culturali e paesaggistici
Direzione generale per i beni architettonici e
paesaggio
Via di San Michele, 22
00153 ROMA RM

AI MINISTERO DELLA SALUTE
Direzione generale della Prevenzione sanitaria-
Ufficio IV
Via della Civiltà romana, 7
00144 ROMA RM

Alla REGIONE AUTONOMA FRIULI V.G.
Direzione generale dell'ambiente e dei Lavori Pubblici
Via Giulia, 75/1
34126 TRIESTE TS

Alla PROVINCIA DI GORIZIA
Corso Italia, 55
33170 GORIZIA GO

AI COMUNE DI MONFALCONE
Piazza della Repubblica, 8
34074 MONFALCONE GO

e p.c.: Alla ENDESA ITALIA S.p.A.
Via G. Mangili, 9
00197 ROMA RM

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO
Direzione generale per la Salvaguardia
ambientale - Divisione III^A
Via C.Colombo, 44
00147 ROMA RM

COMUNE DI MONFALCONE
Protocollo N. **0027705 / A**
Data reg.: 03/10/2005
Class: 04-04 /

33

Priddouson
040 377 4907

*ricevere
mente*

ing. Guertini 040 377 1058

ing. Castagne

ing. Salvo dott. Excolegue

ing. Salvagno 040 377 4004

(pos.n.47-21/4)

3774431 *ing. Bianchini*

Oggetto: ENDESA ITALIA S.p.A. - C.le di Monfalcone (GO) - Progetto di adeguamento dei gruppi 1 e 2 della centrale ai requisiti della direttiva 2001/80/CE - parere.

In riferimento al progetto di cui all'oggetto si rappresenta quanto segue, la ENDESA ITALIA S.p.A., ha presentato, in data 22 giugno 2004, istanza, ai sensi della legge n.55/02, per la trasformazione a ciclo combinato della sezione 4 della Centrale di Monfalcone e dismissione della sezione 3 e congiuntamente ha richiesto l'ambientalizzazione delle sezioni 1 e 2.

WT

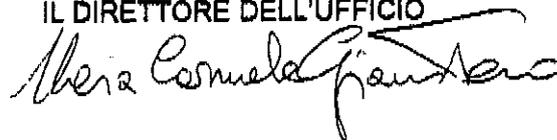
arch. 040 3774404

ISTITUTO POLIGRAFICO E TIPOGRAFICO DELLO STATO - E. Le proporzioni dei caratteri sono quelle in vigore nel 1960. Per informazioni rivolgersi al Dipartimento di Scienze e Tecnologie Grafiche, Università di Roma "La Sapienza".

Con nota del 19 agosto 2005 il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio, ha risposto alla richiesta di verifica di applicabilità della procedura di VIA ritenendo di escludere dalla stessa solo l'adeguamento delle sezioni 1 e 2, impartendo al riguardo specifiche prescrizioni, mentre ha sottoposto alla valutazione d'impatto ambientale la parte di progetto che prevede la trasformazione della sezione 4 con un nuovo impianto a ciclo combinato da circa 800 MW e con dismissione della sezione 3.

Tutto ciò premesso con nota in data 7 settembre u.s. la ENDESA ITALIA S.p.A. ha richiesto l'autorizzazione alla realizzazione e all'esercizio del progetto di adeguamento dei gruppi 1 e 2 della centrale ai requisiti della direttiva 2001/80/CE, pertanto si invitano codeste Amministrazioni a far conoscere allo scrivente Ufficio le loro determinazioni in ordine alla richiesta formulata dalla ENDESA ITALIA S.p.A. relativamente alla parte di progetto per la quale è stata approvata dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio la procedura di esclusione della VIA, mentre per la parte relativa alla trasformazione della sezione 4 il procedimento proseguirà per le vie ordinarie secondo il disposto della legge n.55/2002.

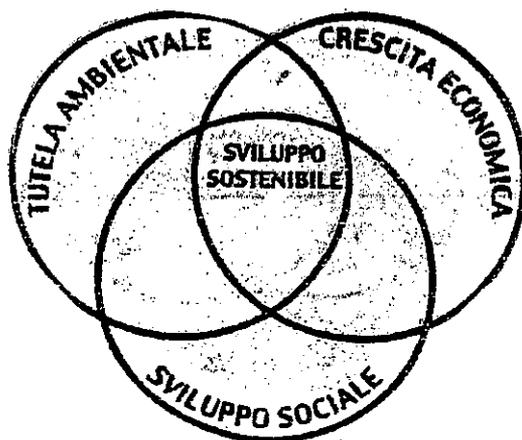
IL DIRETTORE DELL'UFFICIO



ALLEGATO n. 19

OSSERVAZIONI

*All'Autorizzazione Integrata Ambientale per
la Centrale di Torrevaldaliga sud*



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso



MODULARIO
Ambiente - 121

Mod. 121

*Ministero dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio*DIPARTIMENTO PER LA PROTEZIONE AMBIENTALE
DIREZIONE PER LA VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALERoma 12 AGO. 2002
All'Ufficio legislativo
SEDE

N. 8749/VIA/B.15

Risposta al Foglio del

N.

Prot. N. Allegati

Quesito del Servizio Autonomo per l'Emergenza Ambientale della
Regione Friuli Venezia Giulia

Il Servizio Autonomo per l'Emergenza Ambientale della Regione Friuli Venezia Giulia ha chiesto a codesto Ufficio Legislativo e a questa Direzione Generale un parere in merito alla *"necessità di sottoposizione alla procedura regionale di impatto ambientale delle seguenti fattispecie:- interventi già realizzati in assenza di previo provvedimento di VIA; - istanze presentate in sanatoria per l'ottenimento del provvedimento di VIA"*.

In proposito si precisa quanto segue.

Il procedimento di valutazione di impatto ambientale per espresse previsioni della normativa comunitaria (art. 2, comma 1, della direttiva n. 85/337/CEE) e nazionale (art. 2, comma 1, del DPCM n. 377/1988) deve essere espletato precedentemente all'approvazione finale dell'opera. Tale principio viene inoltre chiarito nel 5° considerando della direttiva n. 85/337/CEE: *"l'autorizzazione di progetti pubblici e privati che possono avere un impatto rilevante sull'ambiente"*

va concessa solo previa valutazione delle loro probabili rilevanti ripercussioni sull'ambiente"

In proposito, è utile richiamare il parere del Consiglio di Stato n. 2757/95 del 25.1.1996 che ha chiarito che la procedura di VIA deve essere comunque preventiva rispetto alle future modificazioni ambientali derivanti dall'esercizio degli impianti.

In virtù di tale principio il Consiglio di Stato ha distinto le opere approvate, ma non ancora in esecuzione dalle opere che sono state già eseguite, e ha ritenuto che sia prospettabile il procedimento tardivo di V.I.A. in riferimento alle opere approvate, ma non ancora eseguite.

Pertanto, in base all'orientamento del Consiglio di Stato, a cui si conforma nella prassi il Ministero dell'Ambiente, un progetto può essere sottoposto a valutazione di impatto ambientale fino a quando non siano iniziati i lavori di esecuzione dell'opera.

Successivamente a tale momento, quindi, non è ammissibile espletare il procedimento di valutazione di impatto ambientale.

Tuttavia, se non è possibile espletare la procedura di VIA posteriormente e a sanatoria del vizio procedimentale derivante dalla mancata acquisizione del parere di compatibilità ambientale nel procedimento di approvazione, l'Autorità regionale ha, comunque, il potere di porre in essere verifiche volte a individuare tutte le prescrizioni ancora attuabili per mitigare l'impatto ambientale sia allo scopo di determinare l'eventuale danno ambientale arrecato dall'esecutore dell'opera per le parti per le quali non è ormai possibile alcun utile intervento.

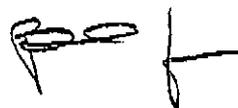
Pertanto, a tal fine la procedura di VIA può sempre essere attivata e comporta, comunque, l'obbligo dell'esecutore dell'opera di fornire tutti gli elementi e gli studi necessari per esercitare quel controllo, che le sue omissioni non hanno consentito in via preventiva.

In questi casi la VIA assume effettivamente valore sostanziale di una verifica e l'esito della procedura non potrà essere, per gli aspetti già realizzati, se considerati compatibili, un decreto positivo di valutazione di impatto ambientale, ma solo l'accertamento dell'inesistenza di decisivi danni ambientali e/o la prescrizione di eventuali interventi che l'esecutore dell'opera sia tenuto a porre in

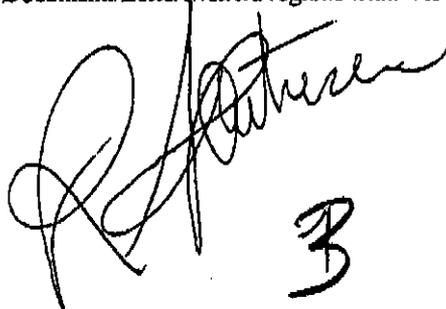


essere. La verifica negativa, invece, comporterà l'attivazione dei provvedimenti inibitori conseguenti all'accertato o al prevedibile danno ambientale.

Il Direttore Generale
(Ing. Bruno Agricola)

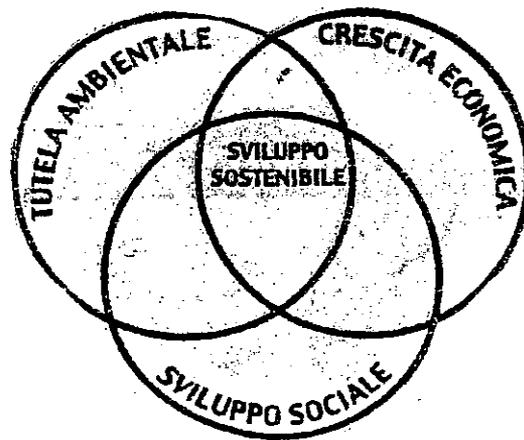


RV/AM/C:/Documenti/Lettere/lettera regione friuli VIA
AH


3

OSSERVAZIONI

ll'Autorizzazione Integrata Ambientale per la Centrale di Torrevaldaliga sud



Lista Civica AMBIENTE e LAVORO per il progresso