



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA-2011-0003938 del 18/02/2011

**AL MINISTERO DELL'AMBIENTE E
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI
Divisione IV Rischio Rilevante Ed Autorizzazione Integrata Ambientale
aia@pec.minambiente.it
Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma

p.c. **AL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**
segreteria.matteoli@mit.gov.it
Piazzale Porta Pia, 1 - 00198 Roma (RM)

p.c. **AL SINDACO DEL COMUNE DI APRILIA**
sindaco@comune.aprilia.latina.it
Piazza Roma, 1 - 04011 Aprilia

p.c. **AL MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO**
DIREZIONE GENERALE PER L'ENERGIA NUCLEARE,
LE ENERGIE RINNOVABILI E L'EFFICIENZA ENERGETICA
sara.romano@sviluppoeconomico.gov.it
Via Molise, 2 - 00187 Roma



p.c. **REGIONE LAZIO**
ASSESSORATO POLITICHE DELLA MOBILITA'
E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
follobrigida@regione.lazio.it
Viale del Tintoretto, 432 - 00147 ROMA

p.c. **TRENITALIA S.P.A.**
DIREZIONE REGIONALE LAZIO
direzione.lazio@trenitalia.it
Via di Villa Spada, 72 - 00138 Roma

Oggetto: Osservazioni alla richiesta di rinnovo di Autorizzazione Integrata Ambientale, decreto AIA prot. GAB/DEC/2006/144 del 16 maggio 2006, relativa alla Centrale Termoelettrica a Ciclo Combinato di Aprilia, localizzata nell'Area Industriale di Campo di Carne 04011 APRILIA (LT), presentata dalla Sorgenia Power S.p.A. (CF: 03925650966) con numero di protocollo "DVA - 2010 - 0027772" del 16/11/2010.

Con riferimento alla procedura in oggetto specificata, in qualità di soggetto portatore di interesse, si riporta in allegato la sintesi delle osservazioni predisposte dallo scrivente Comitato a seguito della consultazione dei documenti depositati dalla Sorgenia Power S.p.A. presso il MATTM.

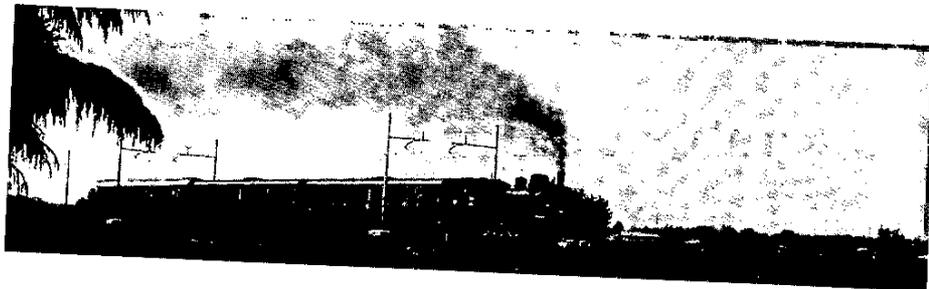
Distinti saluti

Aprilia, 16 febbraio 2011

COMITATO PENDOLARI FR8a CARROZZA
Il Presidente



COMITATO PENDOLARI FR8a CARROZZA



**OSSERVAZIONI ALLA RICHIESTA DI RINNOVO DI
AUTORIZZAZIONE INTEGRATA AMBIENTALE PER LA CENTRALE
TURBOGAS DI APRILIA**

16 Febbraio 2011



Premesse

Il Comitato Pendolari FR8a Carrozza, il cui scopo è quello di incentivare la mobilità sostenibile con l'uso del treno in alternativa alle automobili, nell'ottica di ridurre l'inquinamento atmosferico,

Vista Viste le direttive 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 giugno 2001, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, e 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalle direttive 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997, e 2003/35/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, nonché riordino e coordinamento delle procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA), per la valutazione ambientale strategica (VAS) e per la prevenzione e riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC);

Visto il D.Lgs n. 152/06 - Testo Unico Ambientale e s.m.i.;

Visto il D.Lgs. n. 128/10 - Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69;

Visto il D.Lgs. 42/2004 – Codice dei Beni culturali e paesaggistici

Visto il DPR 753/80 - Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto

Visti i Contratti di Servizio siglati tra Trenitalia e Regione Lazio negli ultimi 10 anni

Visto l'accordo quadro tra RFI e Regione Lazio del 2006

Visto il Protocollo d'Intesa tra Regione, RFI, Provincia di Roma del 14/02/2006

Vista la DG 751 2/10/2009 - Individuazione del soggetto attuatore degli interventi del raddoppio della tratta "Campoleone – Nettuno" e del "nuovo sottopassaggio ad Aprilia

Vista la documentazione depositata presso il MATTM dalla Sorgenia Power S.p.A. per il rinnovo a seguito della sopraggiunta scadenza della precedente Autorizzazione Integrata Ambientale relativa alla costruenda (non ancora esistente) Centrale Termoelettrica a Ciclo Combinato di Aprilia;

CONSIDERATO CHE

- Il 5 agosto 2010 è stato depositato presso la Polizia Ferroviaria un esposto avverso Trenitalia per i gravi disservizi eserciti sulla Linea FR8 da parte di un pendolare;
- Il 30 novembre 2010 è stata notificata a Trenitalia diffida EX L. 281/98 - AZIONE DI CLASSE DEL COMITATO PENDOLARI FR8° CARROZZA;



- Il 10 febbraio 2011 è stato notificato presso ufficiale giudiziario l'atto di citazione come class action nei confronti di Trenitalia da parte del Comitato stesso per i gravi danni subiti a causa dei ripetuti disservizi;
- Sull'impianto di Sorgenia sono attualmente in corso i seguenti procedimenti:
 - Sorgenia/Comune di Aprilia - Strade - ricorso Tar avanti al Lazio, Latina, R.G. 88/2009, riassunto, ai sensi della L. 99/06, avanti al Tar per il Lazio, Roma, R.G. 8039/09 (ricorrenti) proposto da Sorgenia S.p.A. per l'annullamento di un'ordinanza comunale di sospensione lavori. Sospensiva accolta dal T.a.r. Latina con ordinanza n. 60/06. Il ricorso è stato riassunto, ai sensi della L. 99/06, da Sorgenia S.p.A. e Sorgenia Power S.p.A. avanti la Sez. II del Tar per il Lazio, Roma. Ad oggi non è ancora stata fissata l'udienza di merito per la discussione del ricorso;
 - Sorgenia/Comune di Aprilia – richiesta comunale - Tar per il Lazio, Roma, R.G. 206/10 (ricorrenti). Ricorso proposto da Sorgenia S.p.A. e Sorgenia Power S.p.A. avverso la richiesta comunale della valutazione di impatto acustico ed è stato depositato avanti la Sez. II del Tar per il Lazio, Roma, l'11.01.2010. Ad oggi non è ancora stata fissata l'udienza di merito per la discussione del ricorso;
 - Sorgenia/Comune di Aprilia - scadenza VIA – Tar per il Lazio, Roma, R.G. 8735/2010 (resistenti). Ricorso proposto dal Comune di Aprilia avverso la nota ministeriale del MATT che si è pronunciata sul tema dell'efficacia temporale della VIA dell'impianto di Aprilia, depositato avanti la Sez. II del Tar per il Lazio, Roma, il 15.10.2010;
- pur producendo le presenti osservazioni e richiedendo esplicitamente di partecipare alla relativa Conferenza dei Servizi, il rappresentante del Comitato che sigla il presente atto si riserva ogni ulteriore iniziativa nelle sedi competenti, avverso la legittimità della richiesta in oggetto e di tutti gli atti conseguenti;

si fa presente che

- il contesto urbano e ambientale attuale è sostanzialmente mutato rispetto a quello risultante dagli atti presentati in fase autorizzativa della centrale, elaborati nel 2001, depositati nel 2002 ed integrati nel 2004;
- si ritengono violate le prescrizioni di natura paesaggistica;
- si ritiene violato il sistema dei vincoli presenti nell'area di cantiere;

tutto ciò premesso e considerato, espone le seguenti osservazioni e puntualizzazioni, relative alla richiesta di rinnovo autorizzazione di cui all'oggetto, ritenendo utile evidenziare elementi che non emergono dalla lettura dei documenti prodotti da Sorgenia Power S.p.A., ai fini di una equa valutazione dei fatti.



Non conformità dell'impianto in costruzione rispetto al SIA

Considerato che

1. Il Comitato ha rilevato che a differenza di quanto asserito nella domanda di AIA relativamente all'invarianza dell'attuale realizzazione rispetto al Progetto Preliminare (fig.1), nel progetto Definitivo (fig.2) l'impianto risulta traslato di circa 50 m nella direzione della linea ferroviaria regionale FR8 Roma-Nettuno e della S.S. 207 – Nettunense; mentre rispetto alle planimetrie del progetto definitivo depositate nella stessa domanda il fabbricato prospiciente la ferrovia e la strada interna risultano interessare la fascia di rispetto della ferrovia;

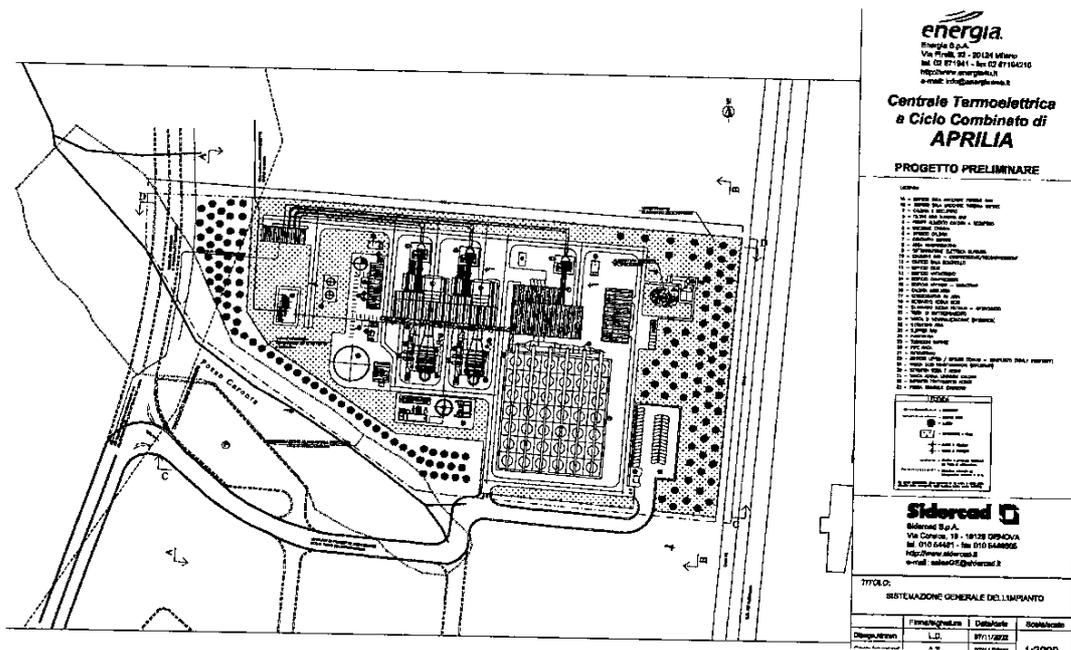


Fig.1: Progetto Preliminare

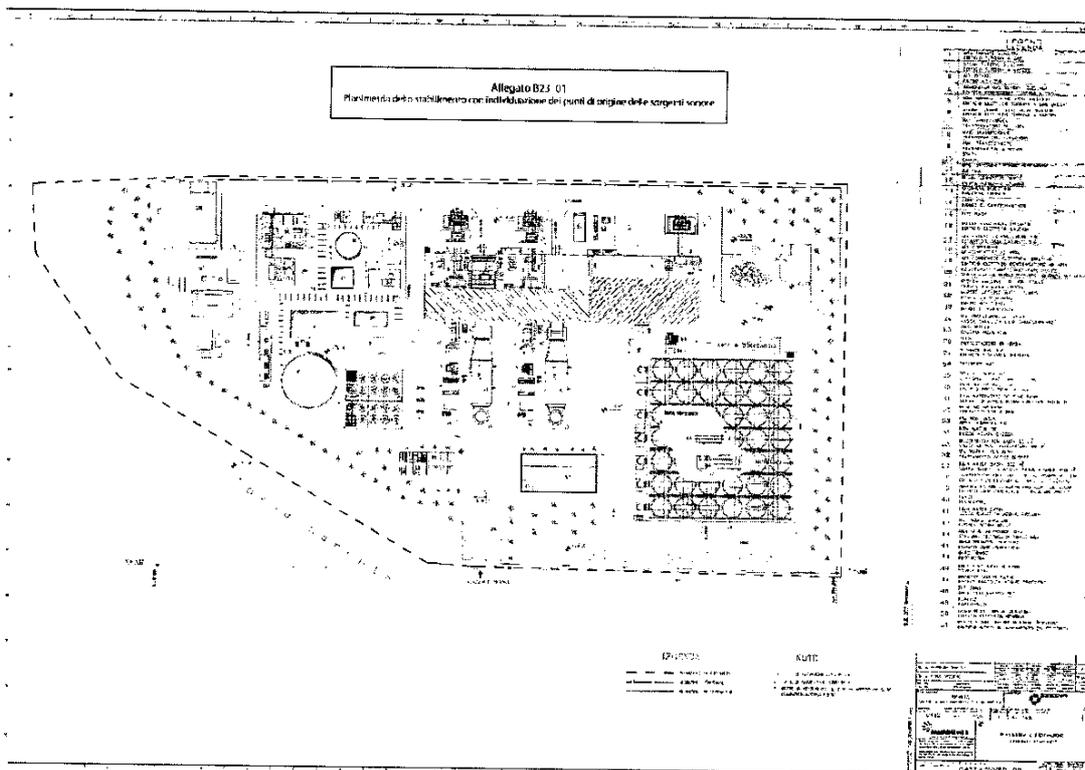


Fig.2: Progetto Definitivo

Si osserva che

1. In relazione ai vincoli presenti sul lotto:
 - a) Vincolo paesaggistico ex art. 136 del D.Lgs. 42/04 ed ex art. 142, comma c), del D. Lgs. 42/2004;
 - b) fascia di rispetto della SS. 207 Nettunense, di m 30 (DPR 495/92 "Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada");
 - c) fascia di rispetto di m 30 dal limite della zona di occupazione della più vicina rotaia (art. 49 DPR 753/80), ricordati nell'allegato A24 alla domanda di rinnovo AIA presentato da Sorgenia ("Relazione sui vincoli urbanistici, ambientali e territoriali", pagina 3), la documentazione prodotta dalla stessa Sorgenia evidenzia una violazione di tali vincoli, essendo la distanza tra i manufatti della centrale e la ferrovia inferiori ai 30 m previsti.

2. In relazione alla presenza di alberatura prevista nel progetto preliminare (fig.1) nella fascia compresa tra la Centrale, la SS 207 Nettunense e il tessuto residenziale delle zone limitrofe, il sistema di dette alberature per la mitigazione dell'impatto visivo e paesaggistico, già estremamente compromesso, non risulta sufficiente spazio disponibile all'assolvimento delle prescrizioni;

3. Data l'affermazione del proponente in relazione alle opere di compensazione riportata nel decreto VIA: "... realizzazione, su aree messe a disposizione dal Comune, di fasce boscate di superficie pari ad almeno 5 volte la superficie delle fasce boscate eliminate a causa della realizzazione della viabilità di Piano, qualora non fosse possibile per motivi tecnici la modifica della viabilità di Piano interferente con tali sistemi naturali vincolati" si desume che già



all'epoca del preliminare si fosse previsto il rilevante sbancamento che nel 2010 ha completamente alterato la morfologia dei luoghi, con lo scotico e l'asportazione di centinaia di metri cubi di pozzolane, con l'asportazione dei reperti archeologici ivi estratti in totale assenza di soprintendenza, con l'asportazione della macchia mediterranea, compromettendo contemporaneamente le componenti ecosistema, paesaggio, beni archeologici e aria; in relazione a quest'ultima, a causa di tale eliminazione si è notevolmente ridotto il contributo al sequestro di CO2 da parte dell'area boscata delimitante il lotto;

4. L'interessamento della fascia di rispetto dell'infrastruttura ferroviaria, oltre a comportare un grave rischio in caso di incidente (data l'alta frequentazione e la frequenza dei transiti ferroviari e viari), rappresenta un grave impedimento al necessario sviluppo della rete ferroviaria FR8 che collega Roma con

- i 5 principali centri urbani attraversati,
- con il mare,
- con le oasi e le riserve naturali comprese nel territorio servito dalla linea
- con i porti di Anzio e Nettuno
- con i cimiteri monumentali di guerra Inglese e Americano e

che ha un potenziale bacino di utenza di oltre 200.000 pendolari, mentre attualmente, data la limitata offerta del servizio causata dal singolo binario, ammonta a circa 22.500 pendolari al giorno. Questo, oltre a rappresentare la violazione di un ulteriore vincolo, determina un ennesimo impatto incautamente procurato all'ambiente (più automobili e trasporto merce su gomma) e alla popolazione pendolare del territorio sotteso alla linea, che già riceve quotidianamente disagi dalla insormontabile difficoltà a fornire un servizio adeguato ad una domanda sempre più in aumento, senza che si pianifichi un minimo sviluppo dell'infrastruttura da oltre 150 anni;

5. In relazione alla citata violazione si riporta quanto segue:

Le fasce di rispetto sono vincoli imposti dalla legge e dagli strumenti urbanistici, per ragioni di interesse generale, in ragione della vicinanza a luoghi o opere di interesse pubblico (strade, autostrade, cimiteri ecc...). Ipotesi tipiche sono la fascia di rispetto stradale prevista dall'art. 18 del DLGS n. 285/1992 (nuovo Codice della Strada) e artt. 26-28 del DPR 495/1992 (Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada), la fascia di rispetto cimiteriale di cui al RD 1265/1934 art. 338 e successive modificazioni e la fasce di rispetto ferroviario di cui al DPR 753/1980 art 49.

Si tratta di vincoli ai quali è riconosciuta natura conformativa, per essere configurati in maniera obbiettiva e rispetto alla totalità dei soggetti e beni che si trovano nelle suddette condizioni nonché in considerazione del fatto che il vincolo così imposto non è funzionale alla vicenda ablatoria.

Dalla natura conformativa del vincolo consegue che lo stesso non è soggetto a decadenza (Tar Lombardia, Sez. II Milano n. 5215 del 1 dicembre 2009; C.d.S. Sez. IV n. 4259 del 31 luglio 2007; Tar Puglia, Sez. I Salerno, n. 2178 del 27 novembre 2006). Consegue altresì che, in caso di esproprio, l'inclusione dei terreni in fascia di rispetto è rilevante ai fini indennitari. La natura inedificabile è affermata da costante e uniforme giurisprudenza (cfr. Corte di Cass. Sez. I n. 11830 del 21 maggio 2009; Corte di Cass. Sez. I n. 81221 del 3 aprile 2009).



6. in relazione a quest'ultimo punto si citano il Protocollo d'Intesa siglato il 14/02/2006 tra Regione Lazio, Province, RFI, FS in cui si impegnavano a realizzare "la cura del ferro", potenziando il trasporto su ferro e raddoppiando diverse linee tra cui la Campoleone-Nettuno entro il 2015;

che la stessa Regione Lazio nel novembre 2003 ha sottoscritto con R.F.I. S.p.A. un "Accordo-Quadro per gli interventi e gli investimenti sulla rete ferroviaria regionale" con il quale, oltre a registrare e prendere atto dei ritardi e delle inadempienze rispetto alle previsioni dell'Accordo-Quadro del 2000, si sono modificati alcuni obiettivi relativamente alle linee FR4 ed FR6 nella tratta Casilina-Ciampino, si è spostato al 2008 il completamento del raddoppio della linea FR2 Roma-Guidonia e si è avviata la progettazione di interventi non finanziati da ultimare dopo il 2008 come i raddoppi della linea FR3 da Cesano a Bracciano, della linea FR8 da Campoleone a Nettuno o finanziati in parte come la Gronda merci e la chiusura dell'anello di cintura nord di Roma;

Da quanto sopra esposto, si deduce che il proponente (fermo agli studi effettuati nel 2000) non solo non ha tenuto conto della normativa vigente, né della pianificazione esistente, né del quadro programmatico, ma per mere ragioni di interesse privato sta operando ai fini di impedire l'attuazione di un'opera di rilevante interesse pubblico, quale il raddoppio della ferrovia.

