



L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

DIVISIONE GENERAZIONE, ENERGY MANAGEMENT E MERCATO ITALIANO  
AREA DI BUSINESS GENERAZIONE  
UNITA' DI BUSINESS BRINDISI

70020 Tutturano (BR) Località Cerano  
T +39 0831254803 - F +39 0239652880  
enelproduzione@pec.enel.it

PRO/AdB-GEN/PCA/UB-BR/EAS



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

E.prot DVA - 2013 - 0017484 del 25/07/2013

Spett.le  
MINISTERO AMBIENTE E TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Direzione Generale Valutazioni Ambientali  
Divisione IV - Rischio Rilevante e AIA  
Via Cristoforo Colombo 44  
00147 ROMA  
c.a. Dott. Giuseppe Lopresti  
aia@pec.minambiente.it

Spett.le  
ISPRA Servizio interdipartimentale per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo delle attività ispettive  
Via Vitaliano Brancati, 48  
00144 ROMA  
c.a. Ing. Alfredo Pini  
protocollo.ispra@ispra.legalmail.it

Spett.le  
ARPA - Puglia  
Direzione generale  
Corso Trieste, 27  
70126 BARI  
dir.generale.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

Spett.le  
ARPA - Puglia  
Dipartimento Provinciale di Brindisi  
Via G.M. Galanti, 16  
72100 BRINDISI  
c.a. Dott.ssa Anna Maria D'Agnano  
dap.br.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



Oggetto: Decreto DVA-DEC-2012-0000253 del 08/06/2012 - Autirozzazione Integrata Ambientale per l'esercizio della centrale termoelettrica della società ENEL S.p.A. di Brindisi - Istanza di modifica ai sensi dell'art. 29 nonies del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

Con riferimento all'Autorizzazione Integrata Ambientale della centrale termoelettrica Federico II di Brindisi di cui all'oggetto, in conformità agli indirizzi del MATTM pervenuti con prot. DVA



- 2011 - 0031502 del 19/12/2011, inerente ai contenuti minimi delle istanze di modifica non sostanziale, ai sensi dell'art. 29 nonies del D.Lgs 152/06 e s.m.i, il Gestore chiede di riconsiderare la modalità di applicazione della **prescrizione 29.h) paragrafo 9.5** del Parere Istruttorio, riguardante la movimentazione dei rifiuti su viabilità pubblica verso il Porto di Brindisi e gli interventi per il miglioramento della relativa viabilità.

## **1. MOTIVAZIONE e DETTAGLIO della PROPOSTA**

### **1. Modifica della viabilità alternativa per il trasporto dei rifiuti dalla Centrale alla banchina di Costa morena**

Si richiede di modificare la prescrizione sopra citata (par 9.5 punto 29 h pag 98 P.I.) laddove si prevede la necessità di realizzare gli interventi sulla viabilità come "*indicati a pag. 6 del Documento prodotto dal Comitato per le Centrali del 20.05.2005*" alla luce delle evidenze ostative riferite nella documentazione allegata.

Il documento citato riporta il parere del Comitato in merito agli interventi di miglioramento ambientale della Centrale di Brindisi Sud proposti dalla Società Enel SpA e che lo stesso Gestore intende aggiornare in considerazione dei vincoli alla viabilità pubblica in ambito portuale e delle opportunità oggi presenti, con l'originaria finalità di riduzione il traffico veicolare legato alla movimentazione dei rifiuti di processo trasportati dalla Centrale Federico II alla Banchina di Costa Morena.

Nella *Relazione tecnico descrittiva*, di seguito allegata, si definisce la nuova proposta del Gestore sulla viabilità alternativa per il trasporto dei citati rifiuti, che limiterebbe l'utilizzo della viabilità pubblica in area industriale/portuale a soli 380 m, nel rispetto della finalità espressa dal Comitato per le Centrali sopra citato.

## **2. DOCUMENTAZIONE ALLEGATA**

Allegati:

- 1 Relazione tecnico descrittiva "Modifica della viabilità alternativa per il trasporto dei rifiuti dalla Centrale alla banchina di Costa morena".*

### **3. NON SOSTANZIALITA' DELLE MODIFICHE**

Le modifiche, ritenute equivalenti a quanto prescritto nel Parere Istruttorio, non determinano alterazioni significative degli effetti sull'ambiente, rispetto alla situazione gestionale prospettata per il trasporto rifiuti dalla centrale Federico II alla banchina di Costa Morena. Tali modifiche pertanto, a giudizio del Gestore, possono considerarsi non sostanziali, ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. I-bis) del D.Lgs 152/06 e s.m.i..

Si è conseguentemente provveduto al pagamento dell'importo pari a € 2.000, quale tariffa per lo svolgimento dell'istruttoria ai sensi dell'art 1, comma 1, lettera d) del Decreto Interministeriale del 24 Aprile 2008, sul capitolo di entrata 2592 - Capo 32, art.20 - del Bilancio dello Stato.

### **4. PROGRAMMA CRONOLOGICO**

L'iter per l'ottenimento delle autorizzazioni / pareri previsti per la progettazione esecutiva e realizzazione delle opere in oggetto, sarà avviato dal gestore immediatamente a valle della revisione della prescrizione AIA da parte di codesto spettabile Ministero.

Per la realizzazione degli interventi, in accordo alla presente proposta, a partire dall'ottenimento delle suddette autorizzazioni, è prevista una durata pari a 18 mesi.

Distinti saluti.

**Francesco Bertoli**  
UN PROCURATORE

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs. 82/2005. La riproduzione dello stesso su supporto analogico è effettuata da Enel Servizi e costituisce una copia integra e fedele dell'originale informatico, disponibile a richiesta presso l'Unità emittente.

Allegati: csd

## Perrone Raffaele

---

**Da:** ENEL PRODUZIONE S.p.A. [enelproduzione@pec.enel.it]  
**Inviato:** giovedì 18 luglio 2013 20.08  
**A:** MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
**Oggetto:** Decreto DVA - DEC - 2012 - 0000253 del 08/06/2012 - Autirozzazione Integrata Ambientale per l'esercizio della centrale termoelettrica della società ENEL S.p.A. di Brindisi - Istanza di modifica ai sensi dell'art. 29 nonies del D.Lgs 152/06  
**Allegati:** 15686874.pdf; segnatura.xml

Spett.le MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

Mittente:

ENEL PRODUZIONE S.p.A.  
DIVISIONE GENERAZIONE, ENERGY MANAGEMENT E MERCATO ITALIA AREA DI BUSINESS GENERAZIONE  
UNITA' DI BUSINESS BRINDISI

70020 Tutturano (BR) Località Cerano  
T +39 0831254803 - F +39 0239652880

Il sistema di protocollo del mittente [enelproduzione@pec.enel.it](mailto:enelproduzione@pec.enel.it) le invia tramite PEC il seguente documento

Oggetto: Decreto DVA - DEC - 2012 - 0000253 del 08/06/2012 - Autirozzazione Integrata Ambientale per l'esercizio della centrale termoelettrica della società ENEL S.p.A. di Brindisi - Istanza di modifica ai sensi dell'art. 29 nonies del D.Lgs 152/06 Numero di protocollo: PRO-18072013-0029235

-----  
Questo documento contiene informazioni di proprietà dell'Enel Spa e deve essere utilizzato esclusivamente del destinatario in relazione alle finalità per quali è stato ricevuto. È vietata qualsiasi forma di riproduzione o di divulgazione senza l'esplicito consenso di Enel Spa. Qualora fosse stato ricevuto per errore si prega di informare tempestivamente il mittente e di distruggere la copia in proprio possesso

P15686874FN56608748

## **Centrale termoelettrica Federico II di Brindisi**

### **Autorizzazione Integrata Ambientale:**

**DVA\_DEC-2012-0000253 del 08/06/2012 (G.U. N. 149 del  
28/06/2012)**

### ***Relazione tecnico descrittiva***

***Modifica della viabilità alternativa per il trasporto dei rifiuti  
dalla Centrale alla banchina di Costa morena***

***Luglio 2013***

## INDICE

<b>0. ALLEGATI.....</b>	<b>3</b>
<b>1. PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>2. ATTUALE PRESCRIZIONE.....</b>	<b>3</b>
<b>3. PROGETTO .....</b>	<b>4</b>
<b>4. CONDIZIONI OSTATIVE AL PROGETTO .....</b>	<b>5</b>
<b>5. PROPOSTA PROGETTUALE ALTERNATIVA .....</b>	<b>7</b>
<b>6. CONCLUSIONI .....</b>	<b>8</b>

## 0. ALLEGATI

allegato 1 - Stralcio del progetto definitivo del 2005 presentato da ENEL;

allegato 2 - Elaborati grafici proposta progettuale alternativa 2013 per il rispetto delle prescrizioni. AIA.

## 1. PREMESSA

La presente richiesta riguarda la modifica della prescrizione di cui Punto 9.5 "RIFIUTI" paragrafo 29 "Deposito temporaneo" lettera h., al fine di definire una viabilità alternativa per il trasporto dei rifiuti dalla Centrale alla banchina di Costa Morena che limiterebbe l'utilizzo della viabilità pubblica.

## 2. ATTUALE PRESCRIZIONE

Nel Parere Istruttorio Conclusivo (PIC) si prescrive che *"Inoltre, in considerazione della notevole quantità di rifiuti da trasportare per l'imbarco dal porto di Brindisi, si ritiene necessario che la Società realizzi gli interventi sulla viabilità indicati a pag. 6 del Documento prodotto dal Comitato per le Centrali del 20.05.2005"*.

Il citato documento del 2005 redatto dal 'Comitato per le Centrali', alla data odierna non più operante, ai fini della riduzione degli impatti dell'esercizio degli impianti termoelettrici sul territorio brindisino, esplicitava la valutazione in merito alle singole proposte conclusive pervenute e dibattute con le aziende Enel e Edipower.

In particolare per una migliore gestione del traffico veicolare tra Costa Morena e la Centrale di Brindisi Sud, nella parte del parere relativa agli *"interventi di miglioramento ambientale della*

Centrale di Brindisi Sud proposti da Enel SpA", si valutava positivamente la realizzazione delle seguenti opere stradali:

- 1) sovrappasso Via Fermi in corrispondenza dell'area Sardelli;
- 2) complanare di Via Fermi tra area Sardelli e zona serbatoio 100.000 mc;
- 3) raddoppio della sede viaria parallela a carbonile di Brindisi Nord;
- 4) nuovo incrocio a raso su Viale Einstein.
- 5) ripristino della viabilità ordinaria (per 1,200 km su Viale Einstein e per 0,300 km su Viale Fermi).

Alla data odierna risultano già eseguite le attività di ripristino della viabilità ordinaria di cui al punto 5) del precedente elenco.

### **3. PROGETTO**

Sulla base delle indicazioni del Comitato per le Centrali, Enel già nel 2005-2006 predispose un progetto che prevedeva la realizzazione di un percorso alternativo al breve tratto di viabilità ordinaria (10% della viabilità totale: 1.500 metri circa vs 15.000 metri totali) interessato dal trasporto rifiuti di processo dalla Centrale Federico II di Brindisi fino al Molo di Costa Morena. Tale percorso avrebbe sostanzialmente annullato l'impatto del traffico sul tratto ordinario e sulle infrastrutture viarie della zona industriale e portuale (vedi schema in allegato 1).

Il tracciato di progetto prevedeva il congiungimento dell'area del Molo di Costa Morena con le aree Sardelli e Sicilia, nell'area di proprietà dell'Enel, da e verso le quali avviene il trasporto di ceneri o di gesso. Il percorso si sviluppava a partire dal Varco Doganale di via Einstein e a mezzo di una intersezione a raso per l'attraversamento della stessa, accedeva all'interno dell'area Enel



denominata Coe-Clerici in cui insiste la Torre T18 e, in posizione sub-parallela alla linea ferroviaria di via Maiorana, in adiacenza del Parco Carbone della Centrale di Brindisi Nord, correva all'interno del confine di proprietà prima di svoltare sulla viabilità esistente tra due vasche in c.a., verso l'area adiacente il serbatoio S5 di olio combustibile da 100.000 mc. In quest'ultimo tratto la carreggiata si sdoppiava lungo due strade esistenti destinate ciascuna alla allocazione di una delle due corsie di marcia. Oltre, la strada ripercorreva il tratto di accesso all'area di proprietà Enel di via E. Fermi in corrispondenza degli uffici dell'area Logistica di Enel Produzione.

La strada poi proseguiva percorrendo in "complanare" la via E. Fermi nella fascia attualmente destinata a rispetto stradale e zona a sottoservizi fino all'altezza dell'area Sardelli alla quale già si accedeva e si accede, già in quota, da una apposita rampa.

Il tracciato prevedeva poi lo scavalco viario della via E. Fermi e della linea ferroviaria ad essa adiacente con conseguente discesa nell'area Sicilia fino a raccordarsi alla esistente viabilità di servizio all'asse policombustibile.

Il tracciato ripercorreva in molta della sua lunghezza alcune sedi stradali già esistenti all'interno dell'area di proprietà Enel e, laddove esse risultavano inadeguate allo scopo, ne era previsto il rimaneggiamento della geometria e della soprastruttura.

#### **4. CONDIZIONI OSTATIVE AL PROGETTO**

##### **Ente consortile SISTRI (oggi ASI)**

A seguito di istruttoria consortile, relativamente alla viabilità prevista dal progetto del 2005-2006, questo Ente osservava che la soluzione progettuale proposta, oltre alla incompatibilità urbanistica, interferiva con Via E. Fermi ed in particolare:

- a) interessava anche fasce di rispetto stradale destinate ad infrastrutture a rete della zona industriale di Brindisi, utilizzate dal Consorzio per le urbanizzazioni interrate, per la cartellonistica stradale e pubblicitaria, per il raccordo ai servizi pubblici degli utenti industriali (fogna bianca, fogna nera, telefonia, gas, acqua, ecc);
- b) annullava le suddette fasce di rispetto proprio nel tratto in cui la Via Enrico Fermi è costituita da una sola carreggiata con doppio senso di marcia;
- c) interessava un tratto della Via Fermi ove si snoda il tracciato del raccordo ferroviario a servizio delle aziende insediate nell'area del petrolchimico di Brindisi, impegnato dal transito di vagoni per il trasporto di sostanze chimiche anche pericolose.
- d) interessava una viabilità principale di strategica importanza per l'emergenza esterna alle aziende insediate nel citato petrolchimico, così come deriva dal Piano provvisorio di Emergenza per incidenti rilevanti all'esterno dell'area dell'ex Petrolchimico e zone adiacenti trasmesso dalla Prefettura di Brindisi, e che, a seguito dell'esecuzione del progetto proposto e della realizzazione della seconda carreggiata della Via E. Fermi, si sarebbe verificata un'eccessiva presenza di traffico pesante, su gomma e su rotaia, senza fasce di rispetto.

A tali vincoli, tutt'ora esistenti, si devono aggiungere quelli derivanti dall'evoluzione normativa che nei fatti rendono inattuabile l'opera così come concepita nel 2005, come di seguito esplicitato.

### **Nuova normativa sulle costruzioni (NTC 2008)**

L'entrata in vigore delle NTC 2008 e s.m.i. comporta la necessità di procedere nuovamente alla progettazione definitiva ed esecutiva con l'applicazione dei nuovi codici di calcolo, rendendo di fatto inapplicabile il progetto originale.

### **Nuova direttiva Seveso III (Direttiva 2012/18/UE del 4 Luglio 2012)**

Tale elemento di novità rispetto al progetto originale comporta la valutazione dei rischi in relazione alla presenza di olio combustibile (sostanza classifica R50/53) ed al rischio di incidente rilevante ad essa connesso.

### **Autorità di Bacino della Puglia**

La perimetrazione del Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) definisce parte dell'Area Sicilia come area ad "**Alta pericolosità Idraulica**".

Questo nuovo elemento comporta l'impossibilità di nuove costruzioni e la necessità di interfacciarsi con la competente Autorità di Bacino per l'autorizzazione di eventuali opere idrauliche o valutazione dell'impatto di opere di manutenzione straordinaria sul reticolo idrografico.

## **5. PROPOSTA PROGETTUALE ALTERNATIVA**

Per quanto sopra, nell'impossibilità di dare attuazione al progetto originale e per dare comunque attuazione alle finalità originariamente attese di riduzione del traffico veicolare di servizio alla Centrale Brindisi Sud, il gestore ha elaborato una proposta alternativa (meglio rappresentata nello schema in allegato 2) che avrebbe il beneficio di limitare a soli 380 metri circa l'utilizzo della viabilità pubblica, recependo di fatto l'intenzione sostanziale della prescrizione AIA.

**DIVISIONE GENERAZIONE ED ENERGY MANAGEMENT**  
**AREA DI BUSINESS GENERAZIONE**  
**UNITA' DI BUSINESS BRINDISI**  
72020 Tutturano (BR) Località Cerano  
T +39 0831254803 - F +39 0805249704  
enelproduzione@pec.enel.it

Tale soluzione progettuale è realizzabile in tempi relativamente brevi e supererebbe ogni vincolo territoriale sopraggiunto (sia di tipo urbanistico, sia di Pericolosità Idraulica) evitando interferenze con le zone perimetrate.

## **6. CONCLUSIONI**

In virtù delle condizioni ostative sopra espresse si ritiene che il progetto del 2005 non sia allo stato attuale realizzabile.

Per il rispetto dell'esigenza cogente di realizzare quanto prescritto nell'Autorizzazione Integrata Ambientale, ritenendo di rispettare comunque le finalità espresse dal Comitato per le Centrali, si propone la viabilità alternativa (schema in allegato 2) al progetto del 2005, che sostanzialmente si differenzia solo per il parziale (circa 380 m) utilizzo della viabilità pubblica su Viale E. Fermi.

# Confronto tra viabilità attuale e viabilità secondo progetto da “Comitato”



# Nuova proposta

Allegato 2

Futuro ingresso  
aree portuali  
(progetto Autorità  
Portuale)

Attuale  
ingresso  
aree Enel

Tratto di circa  
380 metri  
rimanente su  
viabilità pubblica

— Viabilità attuale  
— Nuova viabilità  
proposta

