



L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

DIVISIONE GENERAZIONE ED ENERGY MANAGEMENT
AREA DI BUSINESS GENERAZIONE
UNITA' DI BUSINESS TORRE VALDALIGA NORD

00053 Civitavecchia (Roma) - Via Aurelia Nord, 32
T +390766725111 - F +390766725431

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

Enel-PRO-22/12/2010-0053428

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

E.prot DVA - 2010 - 0031630 del 28/12/2010

Raccomandata AR
Spett.le
ISPRA
Servizio Interdipartimentale per l'Indirizzo, il Coordinamento e il Controllo delle Attività Ispettive
c.a. Ing. Alfredo PINI
Via Vitaliano Brancati, 48
00144 ROMA RM

e p.c.

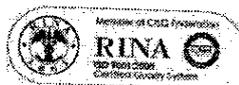


Raccomandata AR
Spett.le
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
DGVA - Div. IV - AIA
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA RM

Raccomandata AR
Spett.le
MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO
Dipartimento per l'Energia - DIP-EN
Via Molise, 2
00187 ROMA RM

Raccomandata AR
Spett.le
REGIONE LAZIO
Dipartimento Territorio Direzione Regionale Ambiente
Via Del Tintoretto, 432
00142 ROMA RM

Raccomandata AR
Spett.le
ARPA LAZIO
Direzione Tecnica
c.a. Dott. Rino FELICI
Via Boncompagni, 101
00187 ROMA RM



Raccomandata AR
Spett.le
ARPA LAZIO Dir. Sezione Provinciale
c.a. Dott. S. CERADINI
Via Saredo, 52
00173 ROMA RM

Rif.: Decreto autorizzativo MAP-55-02-2003 integrato dal DSA-DEC-2009-0000970 del 03/08/2009 con avviso pubblicato su GU n. 201 del 31/08/2009 Centrale termoelettrica Enel Produzione SpA Torrevaldaliga Nord - Civitavecchia

Oggetto: **Informazione in caso di inconvenienti o di incidenti che influiscano in modo significativo sull'ambiente (§ 10 del Parere Istruttorio pag. 21)**

Con riferimento alla Vs. lettera prot. ISPRA n. 0040195 del 25/11/2010 di pari oggetto, si rende noto quanto segue:

- Riguardo all'evento di autocombustione avvenuto nelle stive della nave *Garv Prem*, si allega alla presente uno stralcio del documento "Stato dei Fatti" che riporta un riepilogo cronologico dei principali eventi ed operazioni intervenute a partire dall'arrivo in rada della nave medesima (31/10/2010), fino al completamento delle attività di scarico carbone presso la banchina della Centrale di Torrevaldaliga Nord avvenuto in data 30/11/2010 alle ore 20,55.

Si precisa che il trasporto marittimo del carbone, viene regolato dall'apposita scheda inserita in appendice 1 al D.D. 1077/2007 di aggiornamento delle norme di sicurezza per il trasporto marittimo alla rinfusa di carichi solidi, che recepisce quanto previsto nella normativa internazionale vigente.

Al riguardo si precisa che detto fenomeno di autocombustione si è verificato una sola volta sulle circa 60 carboniere scaricate a Civitavecchia, presso la banchina Enel, dall'entrata in esercizio della Centrale.

- Con riferimento alla notizia a Voi pervenuta di "*impossibilità di conferimento dei gessi da desolfurazione fumi ai destinatari autorizzati, a causa di specifiche non corrette nei mesi di ottobre e novembre u.s.*", si rende noto che né nei mesi citati e né precedentemente ci risultano criticità in merito; tuttavia si potrebbe presumere che la notizia possa invece riferirsi a dei conferimenti via nave avvenuti nei mesi di luglio e agosto us, come di seguito meglio spiegato.

A seguito di una segnalazione pervenuta da un destinatario estero dei nostri gessi da desolfurazione fumi (KNAUF – Impianto di Immingham – Gran Bretagna), inerente il contenuto di cloruri ritenuto più alto del normale relativamente ai carichi spediti il 18/07/2010 e 10/08/2010, si è deciso di effettuare, in presenza di un rappresentante

del destinatario stesso, una serie di campionamenti casuali, sul cumulo prima della spedizione del carico successivo, tesi ad accertare che il valore della concentrazione dei cloruri fosse accettabile dall'impianto di destinazione. Tale verifica ha avuto esito positivo, pertanto le successive spedizioni di gessi non hanno comportato alcuna segnalazione da parte del destinatario.

Si fa comunque presente che per tutte le spedizioni di gessi via nave finora avvenute, siamo in possesso degli Annex VII di ritorno attestanti la regolare ricezione del quantitativo inviato da parte dell'impianto di recupero, come previsto dal Regolamento CE 1013/2006.

- Per quanto riguarda quanto richiesto nella Vs. lettera a pag. 2 di 2 e specificatamente al 3° e 4° capoverso, ossia:
 - *"relazione esplicativa aggiornata sulle procedure di carico e scarico nei confronti dei mezzi navali con particolare riferimento alla tipologia dei controlli chimico-analitici del materiale scaricato o conferito (combustibile, sottoprodotto o rifiuto) e individuazione dei soggetti coinvolti nelle determinazioni analitiche";*
 - *"criteri per l'accettabilità dello scarico o conferimento tramite mezzi navali in riferimento alle soglie minime dei parametri chimico-fisici";*

si comunica che le attività di carico e scarico nei confronti di mezzi navali, vengono effettuate secondo le seguenti norme tecnico-gestionali:

- TG 002 (scarico calcare);
- TG 003 (scarico carbone);
- TG 005 (carico gessi);
- TG 006 (carico ceneri)

Di seguito, si riporta una sintesi delle azioni eseguite a margine delle succitate attività, per singolo materiale:

Calcare

I lotti di calcare in arrivo, vengono ordinati in base alle esigenze produttive dei gruppi a cura della Centrale (Sezione Movimento Combustibili); le caratteristiche del calcare saranno in linea con una Specifica Tecnica di riferimento allegata al contratto di fornitura.

La verifica sull'accettabilità delle caratteristiche chimico-fisiche del calcare, viene effettuata da Enel preliminarmente all'attivazione del contratto; inoltre, ad ogni carico in arrivo, Enel (Linea Esercizio, Ambiente e Sicurezza), preleva un campione rappresentativo della fornitura sul quale fa eseguire a cura del Laboratorio Chimico di Centrale, le analisi di umidità e di tenore di CaCO₃ al fine della corretta determinazione della CO₂ connessa all'utilizzo di tale materiale ai sensi della Emission Trading.

All'arrivo della nave in banchina, se non vi sono osservazioni da fare, Enel concorda la sequenza delle attività da svolgere con il Comando nave e dà inizio alle operazioni di scarico, compatibilmente con le condizioni meteo marine.

L'accertamento quantitativo dei lotti in arrivo, viene invece effettuato direttamente in banchina mediante l'utilizzo del metodo "draft survey" eseguito a cura di un ispettore indipendente nominato dalla Sezione Movimento Combustibili; la verifica della rispondenza tra

il quantitativo indicato nella polizza di carico e quello risultante dal draft survey viene effettuata dallo stesso ispettore.

Carbone:

I lotti di carbone in arrivo vengono ordinati, in base alle esigenze produttive dei gruppi, a cura di una apposita sezione di Enel Trade SpA (Roma) che si occupa dell'approvvigionamento dei combustibili a livello nazionale.

Per l'accettazione preliminare del lotto, il valore di soglia tassativo richiesto è la % di zolfo che dovrà essere entro il limite massimo dell'1%; in ogni caso, sul lotto stesso vengono eseguite analisi chimiche (comprendenti una serie di parametri) sia al porto di partenza, sia al porto di arrivo (banchina Enel); le attività di campionamento e analisi vengono curate da una società di ispezione (accettata da entrambe le parti) incaricata in base all'Accordo quadro n. FCD9S0038 per la fornitura di servizi di ispezione per i carichi di combustibili solidi.

Le analisi sul lotto in partenza, vengono acquisite, prima dell'arrivo della nave, sia da Enel Trade sia da Enel Produzione S.p.A Centrale Torrevaldaliga Nord (Sezione Movimento Combustibili).

Principali verifiche preliminari all'inizio delle operazioni di scarico.

Prima di dare il via alle operazioni di scarico del carbone dalla banchina Enel, all'arrivo della nave vengono effettuate a cura della Sezione Movimento Combustibili, le seguenti principali azioni:

- acquisizione del certificato "gas free" da parte del chimico del porto di Civitavecchia (soggetto autorizzato dall'Autorità Portuale);
- acquisizione del report attestante le temperature medie del prodotto rilevate sulle stive della nave da parte del comandante;
- constatazione che non vi siano fenomeni di autocombustione in corso.

Se non vi sono osservazioni da fare, Enel concorda la sequenza delle attività da svolgere con il Comando nave e dà inizio alle operazioni di scarico, compatibilmente con le condizioni meteo marine.

I campionamenti relative alle analisi Successivamente, durante lo scarico vengono effettuati i campionamenti a cura di una analoga Società di Ispezione (surveyor indipendente) sempre nominata in base all'Accordo quadro succitato; i campioni, vengono poi inviati a laboratori UNI CEI ISO/IEC 17025 per l'effettuazione delle controanalisi; i certificati analitici vengono acquisiti sia da Enel Trade, sia da Enel Produzione S.p.A Centrale Torrevaldaliga Nord (Sezione Movimento Combustibili) ed archiviati in un apposito applicativo informatizzato aziendale (denominato QUALIBUS); la Linea Esercizio, Ambiente e Sicurezza li utilizzerà per gli adempimenti relativi al Piano di Monitoraggio CO2 nell'ambito della Direttiva Emission Trading.

L'accertamento quantitativo dei lotti in arrivo, viene invece effettuato direttamente in banchina di Centrale mediante l'utilizzo del metodo "draft survey" eseguito a cura della società di ispezione di cui sopra che verifica anche la rispondenza tra il quantitativo indicato nella polizza di carico e quello risultante dal draft survey. Il personale della Sezione Movimento Combustibili di Centrale, esegue infine la consuntivazione dei dati quantitativi e qualitativi in un apposito applicativo informatizzato aziendale (denominato GEODE)

Gessi:

Almeno annualmente, la Linea Esercizio Ambiente e Sicurezza di Centrale fa eseguire da un laboratorio esterno certificato le analisi complete di un campione di gessi sul tal quale, eluato e test di cessione al fine di caratterizzare il rifiuto e certificare la rispondenza ai requisiti previsti dalla normativa vigente per il recupero e per l'eventuale smaltimento in discarica (la possibilità di smaltimento viene prevista solo in linea teorica). Una copia di tali analisi, viene inviata anche ai destinatari delle ceneri.

Prima di iniziare le operazioni di caricamento su nave, ai sensi del D.D. 1077/2007 (norme di sicurezza trasporto marittimo), viene prelevato un campione rappresentativo dei gessi da spedire dal cumulo prodotto, situato nell'apposito locale a cura di un chimico del Porto di Civitavecchia, autorizzato dall'Autorità Portuale; tali campionamenti vengono effettuati prima di ogni spedizione di gessi via nave. Sul campione vengono eseguite una serie di analisi previste dalla normativa citata; dopo alcuni giorni, il certificato di analisi viene consegnato alla Centrale (Sezione Movimento Combustibili), unitamente ad un certificato di accettabilità del carico ai fini della sicurezza della navigazione; tali certificati, vengono consegnati da Enel alla Capitaneria di Porto contestualmente all'Annesso IV (scheda informazioni sul carico, prevista dal D.D. 1070/2007).

A questo punto la Capitaneria di Porto, se non ha osservazioni da rilevare, rilascia ad Enel apposita autorizzazione all'imbarco dei gessi; da questo momento Enel, dopo aver concordato la sequenza delle attività da svolgere con il comando nave, può dare inizio alle operazioni di carico, compatibilmente con le condizioni meteo marine.

Ceneri:

La Centrale esegue a sua cura le seguenti indagini analitiche preliminari:

Le ceneri leggere di carbone (CER 10 01 02) prodotte dalla Centrale di Torrevaldaliga Nord, sono certificate ai sensi delle norme UNI EN 450 e UNI EN 12620; per l'ottenimento ed il mantenimento della certificazione, è stato implementato un apposito Sistema di Gestione verificato mensilmente a cura di un ente di certificazione esterno.

Almeno annualmente, la Linea Esercizio Ambiente e Sicurezza di Centrale fa eseguire da un laboratorio esterno certificato le analisi complete di un campione di ceneri sul tal quale, eluato e test di cessione al fine di caratterizzare il rifiuto e certificare la rispondenza ai requisiti previsti dalla normativa vigente per il recupero e per l'eventuale smaltimento in discarica (la possibilità di smaltimento viene prevista solo in linea teorica). Una copia di tali analisi, viene inviata anche ai destinatari delle ceneri.

Prima di iniziare le operazioni di caricamento su nave, viene applicato cautelativamente il D.D. 1077/2007 (norme di sicurezza trasporto marittimo), pertanto viene prelevato un campione rappresentativo delle ceneri da spedire dal silo di Centrale interessato a cura di un chimico del Porto di Civitavecchia, autorizzato dall'Autorità Portuale; è stato concordato che tali campionamenti vengano eseguiti per ogni lotto di circa 12.000 tonnellate, (equivalenti a circa 3 navi caricate) che è la capacità di un silo ceneri; sul campione vengono eseguite una serie di analisi previste dalla normativa citata; dopo alcuni giorni, il certificato di analisi viene consegnato alla Centrale (Sezione Movimento Combustibili), unitamente ad un certificato di accettabilità del carico ai fini della sicurezza della navigazione; tali certificati, vengono consegnati da Enel alla Capitaneria di Porto contestualmente all'Annesso IV (scheda informazioni sul carico, prevista dal D.D. 1070/2007).

A questo punto la Capitaneria di Porto, se non rileva osservazioni, rilascia ad Enel apposita autorizzazione all'imbarco delle ceneri; da questo momento Enel, dopo aver concordato la

sequenza delle attività da svolgere con il comando nave, può dare inizio alle operazioni di carico, compatibilmente con le condizioni meteo marine.

A disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti in merito a quanto sopraesposto, si inviano i migliori saluti.

Giuseppe Molina
UN PROCURATORE

Il presente documento costituisce una riproduzione integra e fedele dell'originale informatico, sottoscritto con firma digitale, disponibile a richiesta presso l'Unità emittente. La riproduzione su supporto cartaceo è effettuata da Enel Servizi.

Allegati:
Stralcio dello "Stato dei Fatti" relativo alla carboniera GARV PREM

Copia a:



L'ENERGIA CHE TI ASCOLTA.

DIVISIONE GENERAZIONE ED ENERGY MANAGEMENT
AREA DI BUSINESS GENERAZIONE
UNITA' DI BUSINESS TORREVALDALIGA NORD**Stralcio dello "Stato dei fatti" relativo alla carboniera GARV PREM**

Data inizio	Ora inizio	Data fine	Ora fine	Dettaglio delle operazioni
31/10/2010	19.18	31/10/2010	23.59	Nave arrivata ma rimasta in rada per condizioni marine avverse ed altre due navi presenti da scaricare prima di lei.
07/11/2010	06.22	07/11/2010	13.00	Nave all'ancora in attesa. Ormeggio occupato da M/V Freia. Alle ore 08.57 il Comandante della nave segnala l'autoriscaldamento del carico all'interno delle stive n. 1 e n. 5, e richiede assistenza specialistica. Alle ore 13.00 la Capitaneria Porto di Civitavecchia ordina l'ormeggio lungo la banchina n. 25 per assistenza (ormeggiata alle 16.30)
07/11/2010	19.00	07/11/2010	21.00	Viene effettuato un incontro tra il Comandante, il Comandante del Porto, Autorità Portuale, Capo dei VVF, del Chimico del Porto e personale ENEL al fine di decidere le azioni da intraprendere; Si conviene di portare la nave presso ENEL, essendosi liberato il terminale dalla M/V Freia, per scaricare le stive 1 e 5, preso atto che le temperature rilevate erano ancora compatibili con il sistema nastri.
07/11/2010	21.08	07/11/2010	23.45	Nave spostata dal Porto di Civitavecchia al Terminale Enel
08/11/2010	01.24	08/11/2010	01.40	Posizionati i CSU per lo scarico. Alle ore 01/40 inizio scarico.
08/11/2010	01.40	08/11/2010	10.30	Scarico carbone dalle stive n. 1 e 5. Senza problemi di temperature; alle ore 07.55, a causa del peggioramento delle condizioni meteo, la CdP ordina lo stop alle operazioni ed il disormeggio (scaricate 4.000 ton per stiva)
08/11/2010	10.30	08/11/2010	23.59	Nave in rada in attesa di miglioramento condimeteo; alle 23.00 il comandante dichiara nuovamente un incremento della temperatura nella stiva 1, la 5 risulta normale. Alle 23.15 la CdP ordina il riormeggio presso la banchina 25 del Porto
09/11/2010	23.59	09/11/2010	04.28	Operazioni di riormeggio alla banchina n. 25 del Porto CV
09/11/2010	04.28	09/11/2010	14.15	Viene fatto un briefing tra CdP, VVF, ENEL, Agenzia e Comando Nave: CdP propone di scaricare il carbone in banchina e portarlo a TN con i camion, FFV di allagare completamente le stive, ENEL di freddare con estinguento F500 di cui è dotata. Viene sposata tale prospettiva dai VVF, alle 07.55 viene iniziato il raffreddamento con F55 direttamente dai VVF, alle 14.15 viene effettuata un'ispezione del Chimico del Porto che certifica il ritorno alla normalità. Alle 15.00 il Comandante nave dichiara cessata l'emergenza, i VVF e CdP lasciano il posto. Il personale di bordo mantiene sotto controllo la stiva, con l'ausilio delle Guardie ai Fuochi e l'F500 messi a disposizione da ENEL, in attesa di tornare presso il Terminale ENEL per la scarica.
11/11/2010	07.20	11/11/2010	13.05	Alle 07.20 del 11/11 tornano le condimeteo per l'ormeggio,

				la nave riprende la scarica alle 13.05
11/11/2010	13.05	14/11/2010	16.45	Operazioni di scarica sospese alle 09.44 del 14/11 causa eccesso di fumosità; ripresa alle 10.50 e stoppata nuovamente alle 16,45 causa eccessiva acqua in stiva n°1 incompatibile con le operazioni di scarico e nastri. Si resta in attesa che il Comando nave liberi la stiva dall'acqua. La CdP comunica alla nave che l'acqua in stiva deve essere smaltita.
11/11/2010	16.45	15/11/2010	16.30	La nave permane inoperosa in attesa di analisi acqua in stiva da parte del Chimico del Porto, alle 16.30 CdP ordina il disormeggio causa condimeteo avverse.
15/11/2010	16.30	19/11/2010	13.30	Nave rimane in rada per maltempo e per togliere l'acqua in stiva. Nel frattempo viene ormeggiata la M/V Anna S per allibare 8 Kt per proseguire su Spezia. Non essendo stato possibile, da parte nave, travasare l'acqua in altra stiva, questa è stata fatta tornare all'ormeggio il 19/11 alle 13.30, per provvedere a scaricarla su bettolina. ENEL ha messo a disposizione della nave una pompa.
19/11/2010	13.30	20/11/2010	14.50	Dopo scaricato 150 ton di acqua vengono riprese le operazioni di scarica.
20/11/2010	14.500	20/11/2010	17.25	Prosegue la scarica, con brevi interruzioni per premettere ulteriori pompaggi di acqua, ma alle 17.25 l'eccesso di acqua ha causato il blocco del nastro di banchina.
20/11/2010	17.25	21/11/2010	08.00	Nave inoperativa causa eccesso di acqua ed impossibilità a scaricarla per mancanza bettolina in ore notturne. Alle 08.00 CdP ordina il disormeggio per maltempo.
21/11/2010	08.00	25/11/2010	10.48	Nave in rada trasferisce acqua su altra stiva, previa autorizzazione della CdP, e rimane in attesa del miglioramento delle condimeteo.
25/11/2010	10.48	25/11/2010	23.00	Nave all'ormeggio. Alle 13.45 inizia la scarica su camion per preservare il nastro di banchina tramite scarico emergenza CSU fino alle 23.00 quando, per ripresa dell'autocombustione, non è stato possibile l'accesso in stiva. (400 ton rimaste a bordo)
25/11/2010	23.00	26/11/2010	07.53	Nuovo disormeggio per condimeteo avverse
26/11/2010	07.53	30/11/2010	11,38	Nave rimasta in rada per maltempo, si resta in attesa di sapere se sarà destinata ad altra base o fatta rientrare per finire, previa garanzia del Comando che siano terminati i fenomeni di autocombustione.
30/11/2010	11,38	30/11/2010	20,55	Nave all'ormeggio. Alle 13,10 è iniziata la scarica su camion tramite scarico emergenza CSU. Alle 20,55 è terminata la scarica. Alle ore 24,00, partenza nave.