



eni spa

**DISTRETTO
CENTRO
SETTENTRIONALE**



SICS_247

**Decommissioning Off shore Adriatico
Piattaforma Azalea A
PROGETTO DI RIMOZIONE
Documentazione richiesta ai sensi
dell'art. 14 (Allegato 3) DM 15/02/2019**

ID 015800BZCZ00004

Dicembre 2021



TABLE OF CONTENTS

1.0	SCOPO DEL DOCUMENTO.....	5
1.1	NORME DI RIFERIMENTO.....	5
1.2	DOCUMENTI DI RIFERIMENTO	7
1.3	ACRONIMI.....	8
2.0	DESCRIZIONE DELLE INSTALLAZIONI DA DISMETTERE INCLUSE NEL PROGETTO DI RIMOZIONE	9
2.1	SOTTOSTRUTTURA	10
2.1.1	<i>Risalite delle condotte sottomarine.....</i>	<i>12</i>
2.2	SOVRASTRUTTURA.....	12
2.2.1	<i>Apparecchiature e Macchinari.....</i>	<i>13</i>
2.3	LUNGHEZZE, DIAMETRI, TIPO DI RIVESTIMENTO E TIPOLOGIA DI INSTALLAZIONE DELLE CONDOTTE SOTTOMARINE RIGIDE/FLESSIBILI.....	14
2.4	DETTAGLI RELATIVI ALLO STATO DI INTERRAMENTO DELLE CONDOTTE SOTTOMARINE, DEI MATERASSI O SACCHI DI CEMENTO O ALTRI SISTEMI UTILIZZATI PER LA COPERTURA E LA PROTEZIONE DELLE CONDOTTE.....	16
2.5	DETTAGLI RELATIVI AI SISTEMI CHE SONO PARTE INTEGRANTE DELLE INSTALLAZIONI SOTTOMARINE	17
3.0	INGEGNERIA DI RIMOZIONE	18
3.1	DESCRIZIONE DEGLI ELEMENTI O MATERIALI CHE SARANNO EVENTUALMENTE LASCIATI IN SITU AL TERMINE DELLE OPERAZIONI.....	18
3.2	LAVORI PREPARATORI	18
3.2.1	<i>Pulizia e messa in sicurezza delle apparecchiature</i>	<i>18</i>
3.2.2	<i>Marcatura delle linee di taglio e pulizia delle aree di taglio.....</i>	<i>18</i>
3.2.3	<i>Rimozione di eventuali detriti ed esecuzione scavo intorno ai pali di fondazione.....</i>	<i>18</i>
3.2.4	<i>Preparazione della sovrastruttura e della sottostruttura per le operazioni di rimozione.....</i>	<i>18</i>
3.2.5	<i>Verifiche preventive per la tutela del patrimonio culturale archeologico subacqueo.....</i>	<i>19</i>
3.3	LAVORI DI RIMOZIONE	19
3.3.1	<i>Mezzi Navali usati e loro caratteristiche.....</i>	<i>19</i>
3.3.2	<i>Sistemi di taglio sottomarini e monitoraggio delle operazioni.....</i>	<i>23</i>
3.3.3	<i>Descrizione dei lavori e loro sequenza.....</i>	<i>25</i>
3.3.3.1	<i>Rimozione Con Utilizzo Nave Gru a Braccio Mobile</i>	<i>25</i>
3.3.3.2	<i>Rimozione con Utilizzo Nave Gru a Braccio Fisso.....</i>	<i>30</i>
3.3.3.3	<i>Operazioni di Trasporto e Scaricamento</i>	<i>34</i>
3.3.4	<i>Attività previste a seguito delle verifiche preventive per la tutela del patrimonio culturale archeologico subacqueo.....</i>	<i>35</i>
3.4	INDICAZIONE E DESCRIZIONE DEI LAVORI PREPARATORI DI ABBANDONO IN SITU DELLA CONDOTTA SOTTOMARINA	38
3.4.1	<i>Indagine per la verifica dello stato della condotta sottomarina.....</i>	<i>41</i>
3.4.2	<i>Descrizione delle operazioni di pulizia/bonifica delle condotte sottomarine.....</i>	<i>43</i>
3.4.2.1	<i>Pulizia delle condotte</i>	<i>43</i>
3.4.2.2	<i>Operazioni di decommissioning delle condotte.....</i>	<i>43</i>
3.4.2.3	<i>Descrizione delle Operazioni di Flussaggio.....</i>	<i>44</i>
3.4.3	<i>Disconnessione delle estremità del fascio di condotte.....</i>	<i>46</i>
3.4.4	<i>Mezzi utilizzati sia per le operazioni di pulizia che per il recupero dei tratti esposti di tubazioni per la disconnessione della monotubolare.....</i>	<i>48</i>



3.4.4.1	Lavori a mare sulla piattaforma Azalea A.....	50
3.4.4.2	Lavori a mare sulla piattaforma Anemone Cluster	52
3.5	TIPOLOGIA E CATEGORIE DI RIFIUTI CHE DOVRANNO ESSERE GESTITI DURANTE LO SVOLGIMENTO DELLE OPERAZIONI.....	53
3.6	COSTI STIMATI PER LA RIMOZIONE.....	54
3.7	CRONOPROGRAMMA DELLE OPERAZIONI	54
4.0	STATO ATTUALE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI	56
4.1	COLONNA D'ACQUA	57
4.1.1	<i>Idrocarburi nella colonna d'acqua.....</i>	<i>62</i>
4.2	SEDIMENTI.....	63
4.2.1	<i>Metalli nei sedimenti marini.....</i>	<i>64</i>
4.2.2	<i>Idrocarburi nei sedimenti marini.....</i>	<i>64</i>
4.2.2.1	VOC: BTEX, stirene ed idrocarburi alifatici C ₆ -C ₁₀	64
4.2.2.2	Idrocarburi alifatici C ₁₀ -40.....	65
4.2.2.3	Idrocarburi totali e carbonio organico totale.....	65
4.2.2.4	Idrocarburi policiclici aromatici.....	66
4.3	MITILI.....	67
4.3.1	<i>Metalli nei mitili.....</i>	<i>67</i>
4.3.2	<i>Contaminanti organici nei mitili.....</i>	<i>68</i>
4.4	INFORMAZIONI RELATIVE ALLE CONDIZIONI METEO-MARINE, PROFONDITÀ E CARATTERISTICHE DEL FONDALE.....	69
4.4.1	<i>Condizioni meteo climatiche dell'area di studio.....</i>	<i>69</i>
4.4.1.1	Temperatura e Umidità.....	69
4.4.1.2	Pressione atmosferica.....	72
4.4.1.3	Direzione e velocità del vento.....	73
4.4.2	<i>Caratteristiche meteoceanografiche ed idrodinamiche.....</i>	<i>75</i>
4.4.3	<i>Profondità e caratteristiche del Fondale.....</i>	<i>81</i>
4.5	INFORMAZIONI RELATIVE AD ATTIVITÀ QUALI PESCA, NAVIGAZIONE ED ALTRE ATTIVITÀ COMMERCIALI ESEGUITE NELL'AREA IN CUI SONO PRESENTI LE INSTALLAZIONI OGGETTO DEL PROGETTO DI RIMOZIONE	82
4.5.1	<i>Attività di Pesca</i>	<i>82</i>
4.5.1.1	<i>Flotta Peschereccia.....</i>	<i>86</i>
4.5.1.2	<i>Periodi di Fermo Pesca.....</i>	<i>88</i>
4.5.2	<i>Acquacoltura.....</i>	<i>89</i>
4.5.3	<i>Aree di Nursery e deposizione delle uova.....</i>	<i>92</i>
4.5.4	<i>Traffico Marittimo e Commerciale</i>	<i>95</i>
4.5.5	<i>Turismo.....</i>	<i>98</i>
4.6	DESCRIZIONE DEL PATRIMONIO CULTURALE ARCHEOLOGICO SUBACQUEO, DEL PATRIMONIO CULTURALE E DEL PAESAGGIO DELLE AREE COSTIERE	100
4.6.1	<i>Aree Archeologiche Marine.....</i>	<i>100</i>
4.6.2	<i>Patrimonio Culturale e Paesaggio delle Aree Costiere</i>	<i>104</i>
5.0	STIMA IMPATTI	105
5.1	INDIVIDUAZIONE E DESCRIZIONE DEI FATTORI DI PERTURBAZIONE CHE POSSONO GENERARE IMPATTI SIGNIFICATIVI E NEGATIVI SULL'AMBIENTE.....	105
5.2	COMPONENTI AMBIENTALI E SOCIO-ECONOMICHE INTERESSATE DALLE AZIONI DI PROGETTO.....	106
5.2.1	<i>Identificazione azioni di progetto</i>	<i>107</i>
5.2.2	<i>Identificazione degli impatti ambientali.....</i>	<i>108</i>
5.3	DESCRIZIONE DELLE MISURE PREVISTE PER EVITARE, MITIGARE E/O COMPENSARE GLI IMPATTI SIGNIFICATIVI E NEGATIVI SULLE COMPONENTI AMBIENTALI INTERESSATE	109



5.4	DESCRIZIONE DELLE PREGRESSE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO AMBIENTALE EFFETTUATE PRIMA DELLA REALIZZAZIONE DELLA PIATTAFORMA PER LA COLTIVAZIONE DI IDROCARBURI OFFSHORE E DELLE INFRASTRUTTURE CONNESSE E DURANTE L'ESERCIZIO DELLE STESSE.....	110
5.5	PROGRAMMA DI MONITORAGGIO AMBIENTALE E POST-RIMOZIONE.....	110
5.5.1	<i>Colonna d'Acqua</i>	111
5.5.2	<i>Caratterizzazione dei Sedimenti</i>	112
5.5.3	<i>Caratterizzazione della comunità bentonica</i>	113
5.5.4	<i>Indagini sul popolamento ittico</i>	114
5.6	MISURE DI SALVAGUARDIA AMBIENTALE PREVISTE IN OCCASIONE DI EVENTUALI SVERSAMENTI ACCIDENTALI DI IDROCARBURI E DI INCIDENTI.....	115



1.0 SCOPO DEL DOCUMENTO

La finalità del progetto è il decommissioning della Piattaforma Azalea A e del fascio di condotte che collegano la piattaforma Azalea A alla Piattaforma Anemone Cluster.

Scopo della relazione è di fornire al Ministero della Transizione Ecologica (MITE), ai sensi dell'art.14 del D.M. 15/02/19, gli elementi essenziali delle attività relative alla rimozione della piattaforma in accordo alle Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse (Decreto 15/02/19), ad integrazione dell'iter avviato per l'autorizzazione delle attività di decommissioning.

In data 28/03/2019 la Eni S.p.A. DICS ha incluso la Piattaforma Azalea A nella Comunicazione trasmessa al Ministero dello Sviluppo Economico (*D.G.S. – U.N.M.I.G., D.G.S. – U.N.M.I.G. Divisione II – Sezione U.N.M.I.G. di Bologna e D.G.S.A.I.E. Rilascio e Gestione Titoli minerari, Espropri e Royalties*) ai sensi del D.M. 15/02/2019 – articoli 5 e 6 delle “Linee Guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse”, allegando alla stessa la “Relazione Tecnica Descrittiva n° 015800DGLB14018 rev.00 del 18/03/2019” e il documento “SICS_231 Quadro Ambientale del Marzo 2019”.

Il 29/06/2021 la Società ha depositato, ai sensi dell'art. 13 del Decreto 15/02/19, il progetto relativo alla “rimozione della piattaforma Azalea A” al Ministero della Transizione Ecologica, Direzione generale per le infrastrutture e la sicurezza dei sistemi energetici e geominerari Divisione VIII – Sezione U.N.M.I.G. dell'Italia Settentrionale, con contestuale richiesta di autorizzazione alla realizzazione delle attività di decommissioning ivi previsti.

1.1 Norme di Riferimento

- Decreto 15/02/19 “Linee guida nazionali per la dismissione mineraria delle piattaforme per la coltivazione di idrocarburi in mare e delle infrastrutture connesse”.
- D. Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 “Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”.
- D. Lgs. n.106 (03/08/2009) “Disposizioni integrative e correttive del D. Lgs. n.81”.
- D.M. 238 del 26 ottobre 2007 “Regolamento recante norme per la sicurezza antincendio negli eliporti ed elisuperfici”.



- D.L. 624/96 del 25/11/1996 "Attuazione delle direttiva 92/91/CEE relativa alla sicurezza e salute dei lavoratori nelle industrie estrattive per la trivellazione e della direttiva 92/104/CEE relativa alla sicurezza e salute dei lavoratori nelle industrie estrattive a cielo aperto o sotterranee".
- D.P.R. n.886 del 24 Maggio 1979 "Norme di sicurezza off-shore".
- D.P.R. 9 Aprile 1959 n. 128 "Norme di polizia delle miniere e delle cave".
- D. Lgs. 25 Novembre 1996 n. 625 "Attuazione della direttiva 94/22/CEE relativa alle condizioni di rilascio e di esercizio delle autorizzazioni alla prospezione, ricerca e coltivazione di idrocarburi".
- D. Lgs. 25 Novembre 1996 n.626 "Attuazione della direttiva 93/68/CEE in materia di marcatura CE del materiale elettrico destinato ad essere utilizzato entro taluni limiti di tensione".
- D. Lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale".
- D.P.R. 23 Marzo 1998 n.126 "Regolamento recante norme per l'attuazione della direttiva 94/9/CE in materia di apparecchi e sistemi di protezione destinati ad essere utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva".
- Segue D.M. del 27/01/2006 "Requisiti degli apparecchi, sistemi di protezione e dispositivi utilizzati in atmosfera potenzialmente esplosiva ai sensi della direttiva 94/9/CE presenti nelle attività soggette a controlli antincendio".
- D. Lgs. Nr.233 del 12/06/2003 "Attuazione della direttiva 1999/92/CE relativa alle prescrizioni minime per il miglioramento della tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori esposti a rischio di atmosfere esplosive".
- D.M. 16 Febbraio 1982 "Modificazioni del D.M. del 27 Settembre 1965, concernente la determinazione delle attività soggette alle visite di prevenzione incendi".
- D.P.R. 29 Luglio 1982 n.577 "Approvazione del regolamento concernente l'espletamento dei servizi di prevenzione e vigilanza antincendio".
- D. Lgs. 25 febbraio 2000 n. 93 "Attuazione della direttiva 97/23/CE in materia di attrezzature a pressione".
- D.M. 1 Dicembre 2004 n. 329 "Regolamento recante norme per la messa in servizio ed utilizzazione delle attrezzature a pressione e degli insiemi di cui all'articolo 19 del decreto legislativo 25 febbraio 2000, n. 93".



- D. Lgs 18 agosto 2015, n. 145 "Attuazione della direttiva 2013/30/UE sulla sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi e che modifica la direttiva 2004/35/CE".
- CEI 31-35, edizione seconda, fascicolo e successive varianti V1 6565:2002-08; V2 7264:2004-03; V3 8038:2005-12 "Costruzioni elettriche per atmosfere potenzialmente esplosive per la presenza di gas - Guida all'applicazione della Norma CEI EN 60079-10 (CEI 31-30) - Classificazione dei luoghi pericolosi".
- CEI 64-2, edizione quarta, fascicolo 5964 C "Impianti elettrici nei luoghi con pericolo di esplosione (solo per luoghi classe 0)".
- CEI 64-8, edizione sesta "Impianti elettrici utilizzatori a tensione nominale non superiore a 1000 V in corrente alternata e a 1500 V in corrente continua".
- CEI EN 60079-17 "Atmosfere esplosive Parte 17: Verifica e manutenzione degli impianti elettrici".
- CEI 81-10 "Protezione contro i fulmini".
- CEI EN 62305-1 "Protezione delle strutture contro i fulmini - Principi generali".
- CEI EN 60079-10-1: 2010-01 "Costruzioni elettriche per atmosfere esplosive in presenza di gas. Parte 10: Classificazione dei luoghi pericolosi".
- DNV-GL ST N001 "Marine operations and marine warranty standard".
- DNV RP C2015 "Environmental Conditions and Environmental Loads".
- A.I.S.C. ASD 9th Ed. 1989 "Specifications for Structural Steel Buildings".
- Aviation Manual Eni (estratto annesso 14 International Civil Aviation Organization).

1.2 Documenti di Riferimento

[Ref 1] 015800DGLB14018_EXAB00 – Piattaforma Azalea A – Relazione tecnico descrittiva Decommissioning Piattaforma

[Ref 2] 015800BZCZ00004_PRDE03-Progetto Rimozione Azalea A

[Ref 3] SICS_244 "Studio di Valutazione Comparativa degli Impatti Ambientali e Socio-economici relativi agli Scenari di Dismissione delle Condotte della Piattaforma Azalea A" (Allegato al progetto di rimozione ex. art.13 DM 15/02/2019)



1.3 Acronimi

CoP	Cessation of Production
DAF	fattore di amplificazione dinamica (DNV-ISO)
DECAB	Decommissioning & Abandonment
DSV	Diver Support Vessel
DWCS	Diamond Wire Cutting System
ECT	External Cutting Tool
EER	Elenco Europeo dei Rifiuti
ELT	External Lifting Tool
ESP	Electrical Submersible Pump
HAZMAT	Hazardous Materials
HAZID	Hazard Identification
HAZOP	Hazardous and Operability Study
HLV	Heavy Lift Vessel
HSE	Health, Safety and Environment
ICT	Internal Cutting Tool
ILT	Internal Lifting Tool
KP	Km (Chilometro) Progressivo
MEG	Monoethylene glycol
ND	Nominal Diameter
OSV	Offshore Support Vessel
ppm	Parts per million
ROV	Remotely Operated Vehicle
ToS	Top of Steel
UHP	Ultra-High-Pressure
WD	Water Depth
WT	Wall Thickness



2.0 DESCRIZIONE DELLE INSTALLAZIONI DA DISMETTERE INCLUSE NEL PROGETTO DI RIMOZIONE

La piattaforma Azalea A è un “cluster” di due monotubolari collegate attraverso un ponte di collegamento (Figura 2.1) ed è costituita da:

- Due strutture verticali di tipo monotubolare (che alloggiavano i pozzi Azalea 1 e Azalea 2) infisse nel fondale marino e aventi diametro variabile da 1.500 mm a 2.500 mm;
- Due attracchi (uno su ciascuna monotubolare);
- Un deck su tre livelli, il livello più basso presente su ciascuna monotubolare con dimensioni 4 m x 4 m, mentre i due livelli superiori formano un ponte di collegamento tra Azalea 1 e Azalea 2 di dimensioni in pianta 4 m x 20 m;
- Due riser su Azalea 1: 6”+3”;
- Due condotte sottomarine 6”+3” (gas, glicole) collegate con la piattaforma “Anemone Cluster”.



Figura 2.1 – Azalea A – Vista generale



2.1 Sottostruttura

Il tubo esterno della monotubolare è così costituito (quote riferite al livello del mare):

- Da +8,58 m (per Azalea 1) e +8,025 (per Azalea 2) a -5,0 m: diametro 1.500 mm, spessore 20 mm;
- Da -5,0 m a -15,0 m: transizione conica da 1.500 mm a 2.500, spessore 20 mm;
- Da -15,0 m a -20,0 m: diametro 2.500 mm, spessore 20 mm;
- Da -20,0 m a -40,0 m: diametro 2.500 mm, spessore 25 mm;
- Da -40,0 m a -50,0 m: diametro 2.500 mm, spessore 20 mm.

Il tubo esterno ha una profondità d'infissione al di sotto del fondale (mudline) di 31 m.

Internamente e centrato rispetto all'asse della monotubolare è situato il tubo guida, avente diametro e spessore pari rispettivamente a 762 mm (30") e 25,4 mm (1"). L'estremità superiore del tubo guida è ad elevazione di 8,58 m per Azalea 1 e 8,025 per Azalea 2.

L'intercapedine tra il tubo guida e quello esterno è riempito di malta cementizia.

Su Azalea 1 e Azalea 2, a cavallo della splash zone (da quota +2,4 m a -1,6 m) è presente una camicia di protezione in acciaio che si sviluppa circonferenzialmente al tubo esterno, di lunghezza 4.000 mm ed avente uno spessore pari a 15 mm.

È presente un imbarcadero avente una forma in pianta a "L" sia su Azalea 1 (Figura 2.2) che su Azalea 2 (Figura 2.3), posizionati nei lati ovest e sud rispetto il nord geografico ed installati ad elevazione +2,2 m.

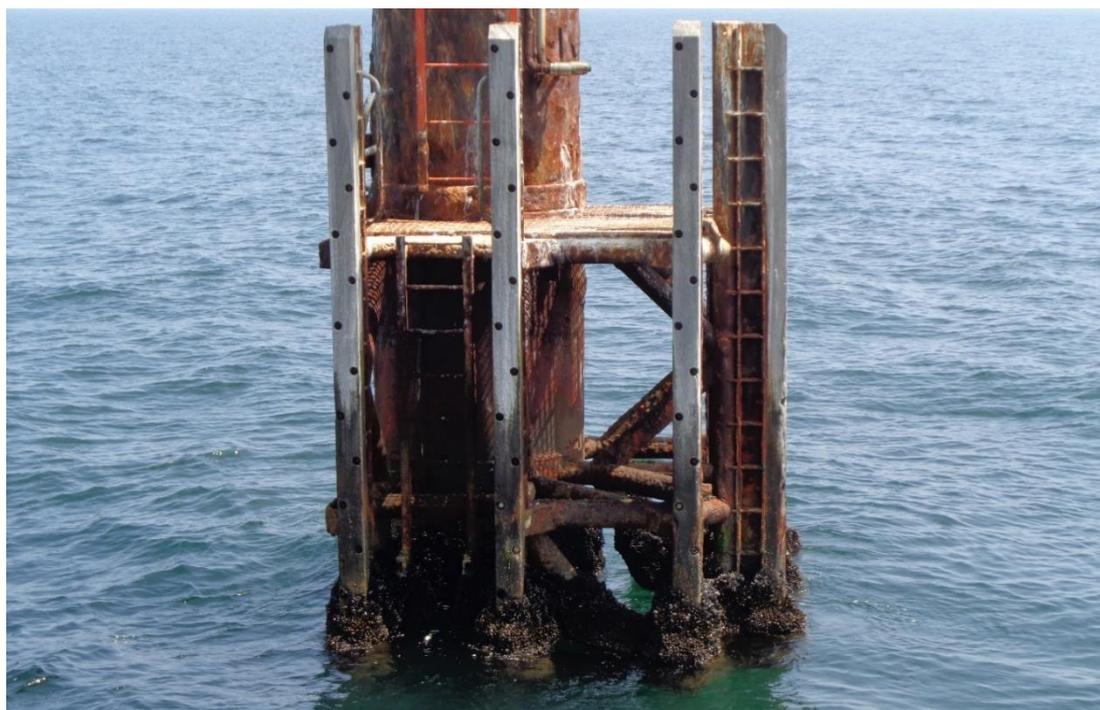


Figura 2.2 – Azalea 1 – Imbarcadere



Figura 2.3 – Azalea 2 – Imbarcadere: Vista generale e dettaglio supporto



2.1.1 *Risalite delle condotte sottomarine*

Lungo Azalea 1 sono presenti due risalite di condotte sottomarine per il trasporto di gas e glicole che collegano Azalea A alla piattaforma Anemone Cluster; esse hanno diametro pari a 3" e 6" e sono fissate alla monotubolare attraverso delle clampe.

2.2 **Sovrastruttura**

La sovrastruttura è costituita da tre livelli (quote sul livello del mare, Figura 2.4):

- Piano Inferiore costituito da due piani distinti di dimensione 4mx4m:
 - Azalea 1: elevazione +8,58 m;
 - Azalea 2: elevazione +8,025, livello mezzanino +10 m.
- Livello intermedio a elevazione +12,1 m e dimensioni 20,3 m x 4 m;
- Livello superiore a elevazione +16,1 m e dimensioni 20,3 x 4m.

Gli ultimi due livelli (ponte) uniscono le monopalo.

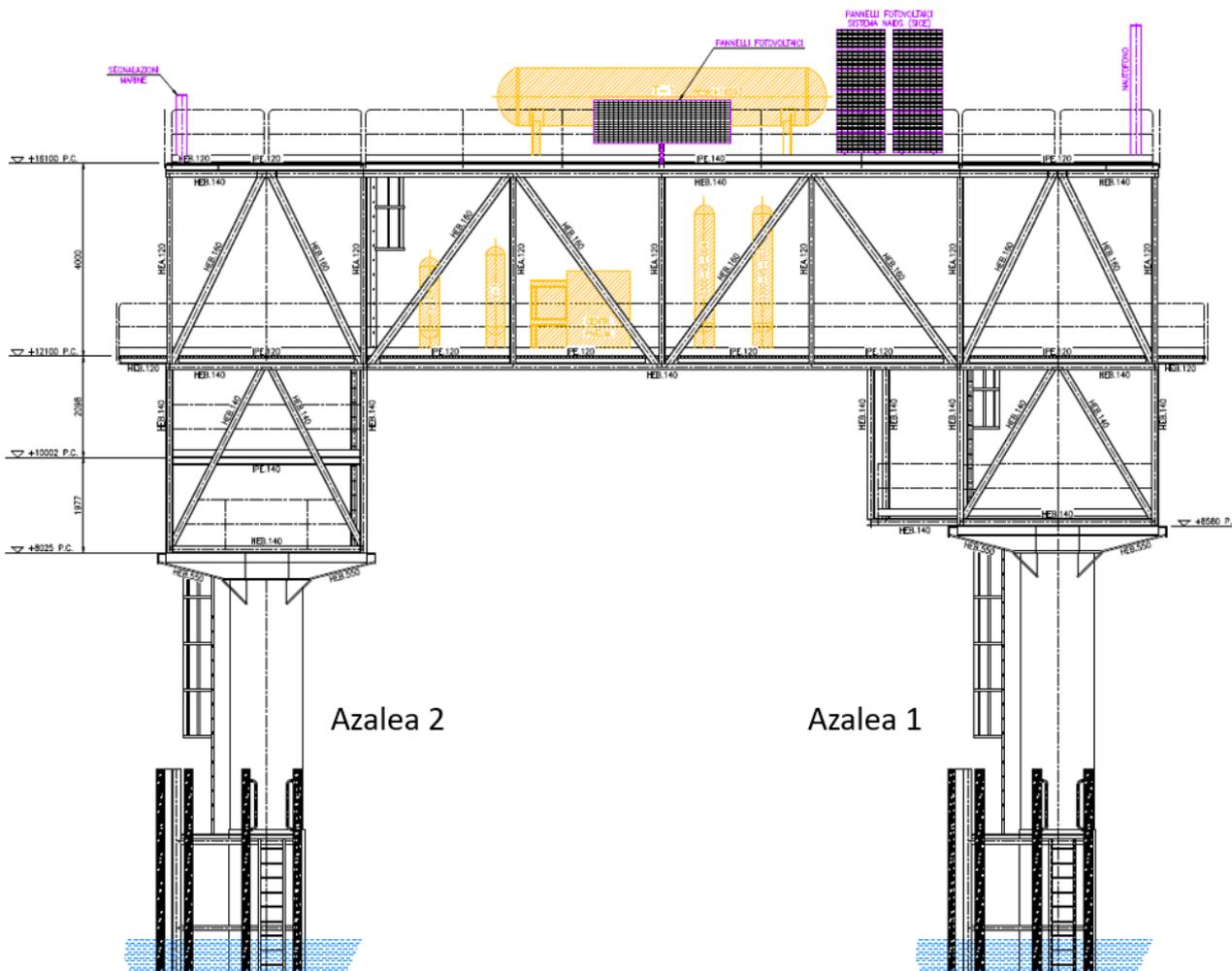


Figura 2.4 – Azalea A – Elevations

2.2.1 Apparecchiature e Macchinari

A bordo di Azalea A sono attualmente presenti le seguenti apparecchiature/macchine:

DECK	APPARECCHIATURA	STATO
+12,100 slm	Gorgogliatore Gas Strumenti	FUORI SERVIZIO
+12,100 slm	Separatore Gas Strumenti	FUORI SERVIZIO
+12,100 slm	Quadro Blocchi pneumatici	FUORI SERVIZIO
+12,100 slm	Centralina Pneumoidraulica	FUORI SERVIZIO
+12,100 slm	n. 2 Separatori di Produzione	Disconnessi e Ciecati
+16,100 slm	Serbatoio Stoccaggio Glicole	Disconnessi e Ciecati
+16,100 slm	Colonna Segnalazioni Marine	FUNZIONANTE
+16,100 slm	Armadio Batterie	FUORI SERVIZIO
+16,100 slm	Armadio Segnalazioni Marine	FUNZIONANTE
+16,100 slm	Nautofono	FUNZIONANTE



DECK	APPARECCHIATURA	STATO
+16,100 slm	Antenna	FUNZIONANTE
+16,100 slm	Pannelli Solari	FUNZIONANTE

Tabella 2.1 – Azalea A – Unità Funzionali e Apparecchiature Principali

2.3 Lunghezze, diametri, tipo di rivestimento e tipologia di installazione delle condotte sottomarine rigide/flessibili

La piattaforma Azalea A è collegata alla piattaforma Anemone Cluster da un fascio di due linee così composto:

- una linea da 6" per il gas;
- una linea da 3" per il glicole.

L'estremità delle condotte corrispondente all'ubicazione della piattaforma fissa Azalea 1 ha le seguenti coordinate geografiche:

- Lat. 44° 10' 16,230" N
- Long. 12° 42' 52,329" E

L'altra estremità corrisponde alla piattaforma fissa Anemone Cluster alle seguenti coordinate geografiche:

- Lat. 44° 06' 43,694" N
- Long. 12° 42' 19,861" E

La lunghezza del fascio di linee è di circa 4.575 m. La profondità d'acqua varia dai 19,2 m in corrispondenza di Azalea A ai 22 m in corrispondenza di Anemone Cluster.

Le condotte sono assicurate insieme mediante fascettatura d'acciaio.

Le caratteristiche principali delle condotte sono riportate nelle tabelle seguenti:

Pipelines Data						
Description	Wall Thickness	Design Pressure	Material	Date of Installation	Fluid	Outside Diameter
Azalea A - Anemone CL	10.97 mm	215.75 bara	API 5L-Gr.B	1978	Gas	6"
Azalea A - Anemone CL	4.78 mm	130.42 bara	API 5L-X52	1978	Glycol	3"

Tabella 2.2 – Dati Condotte Sottomarine



Pipelines Data							
No.	Description	Anticorrosion Coating		Weight Coating		Fluid	Outside Diameter
		Typology	Thickness	Material	Thickness		
1	Azalea A - Anemone CL	Polyurethane Tar	2 mm	none	-	Gas	6"
2	Azalea A - Anemone CL	Polyurethane Tar	2 mm	none	-	Glycol	3"

Tabella 2.3 – Dati Rivestimento Esterno Condotte

Pipeline	Starting Point Coordinates		Ending Point Coordinates		Length [m]
	Easting	Northing	Easting	Northing	
Azalea A - Anemone CL	2337284.17	4893529.50	2336681.33	4898026.29	4,575

Tabella 2.4 – Coordinate punti iniziali e finali delle condotte sottomarine

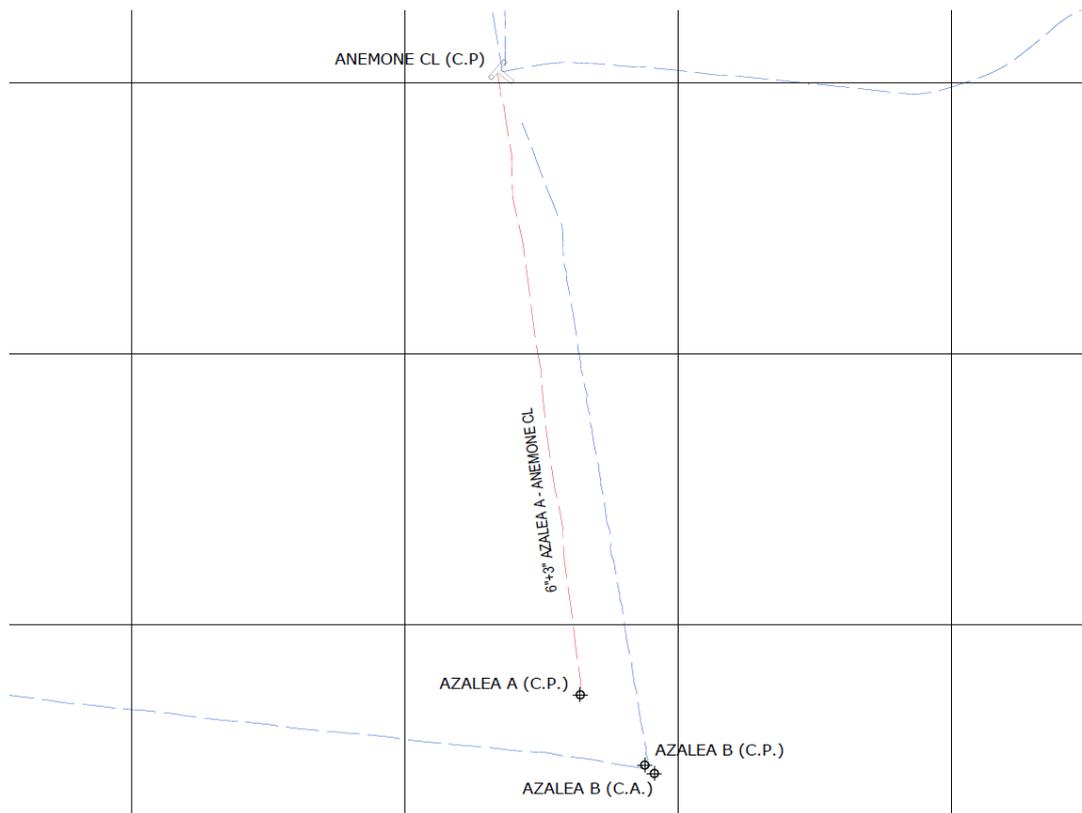


Figura 2.5 – Rotta Condotte Sottomarine Azalea A – Anemone Cluster

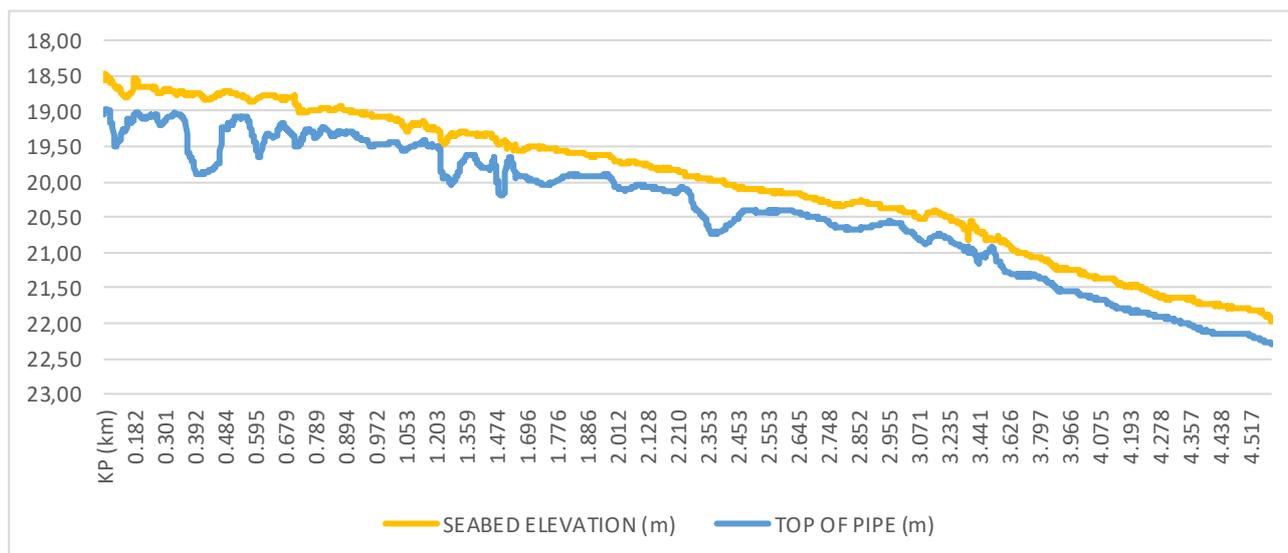


Figura 2.6 – Profilo delle condotte Azalea A – Anemone Cluster

Le condotte sono protette esternamente con un rivestimento in poliuretano catrame.

A ciò si aggiungono gli anodi sacrificali di tipo a bracciale applicati all'esterno delle tubazioni e collegati alla parete metallica dei tubi.

2.4 Dettagli relativi allo stato di interrimento delle condotte sottomarine, dei materassi o sacchi di cemento o altri sistemi utilizzati per la copertura e la protezione delle condotte

In base al survey sottomarino eseguito, le condotte che collegano le piattaforme Azalea A e Anemone Cluster risultano interrate per tutta la lunghezza rilevata. Il valore medio di interro è 0,38 m, mentre il minimo e il massimo sono di 0,11 m (al KP 3,58) e 1,13 m (al KP 0,40).

La Figura 2.7 mostra il profilo del fondo mare e del TOP delle condotte rilevate.

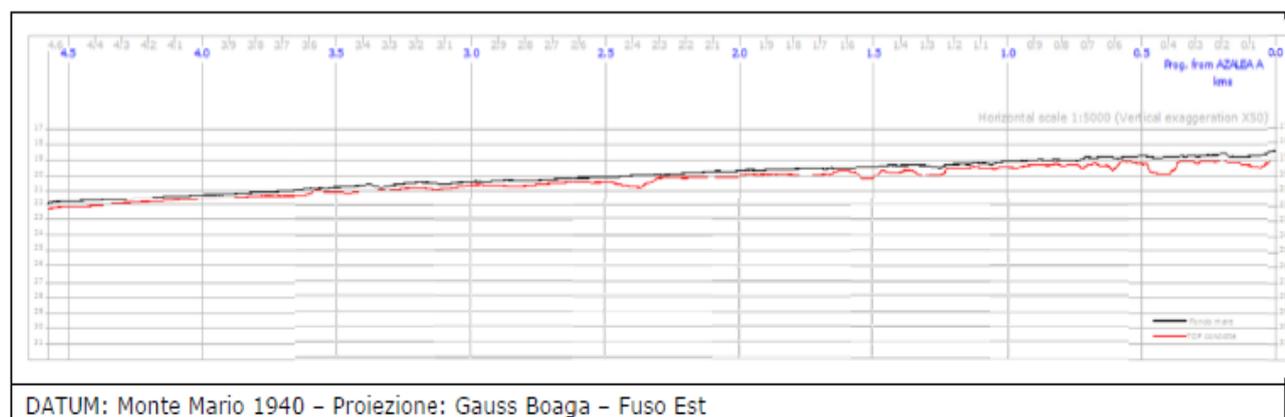


Figura 2.7 - Sezione attraverso il fascio 6''+3'' AZALEA A – ANEMONE CLUSTER

Lungo la rotta non vi sono scavalcamenti di infrastrutture esistenti.



eni S.p.A.
DICS

DOC SICS_247
Documentazione richiesta ai sensi dell'art. 14 DM
15/02/2019 (Allegato 3)

Pag. 17 di 119

2.5 Dettagli relativi ai sistemi che sono parte integrante delle installazioni sottomarine

Ai piedi delle piattaforme le condotte terminano con una flangia fissa. Le connessioni tra le linee e le relative risalite sono realizzate mediante tronchetti di raccordo aventi alle estremità flange ad anello rotante.



3.0 INGEGNERIA DI RIMOZIONE

3.1 Descrizione degli elementi o materiali che saranno eventualmente lasciati in situ al termine delle operazioni

Nessun elemento o materiale sarà lasciato in situ al termine delle operazioni.

3.2 Lavori preparatori

3.2.1 *Pulizia e messa in sicurezza delle apparecchiature*

Al termine della produzione di Azalea A gli impianti topside vengono chiusi e bonificati dagli idrocarburi eventualmente presenti al fine di preparare la struttura alla rimozione in sicurezza.

3.2.2 *Marcatura delle linee di taglio e pulizia delle aree di taglio*

Prima dell'operazione di taglio della monopalo a -1,0 m occorre rimuovere, laddove necessario, lo strato di accrescimento marino nella zona di manovra della macchina di taglio per permetterle di aderire al tubo.

3.2.3 *Rimozione di eventuali detriti ed esecuzione scavo intorno ai pali di fondazione*

Per eseguire il taglio a -1 m dal fondo marino è richiesto di effettuare uno scavo per posizionare la macchina di taglio in funzione delle dimensioni della macchina stessa e della posizione in elevazione del cavo di taglio. Per lo scavo sono state considerate dimensioni (HxLxP) pari a 1,7 m x 6,2 m x 5,3. Lo scavo potrebbe essere effettuato mediante l'utilizzo di sistemi draganti verificati in funzione delle caratteristiche del fondale in prossimità della monotubolare.

3.2.4 *Preparazione della sovrastruttura e della sottostruttura per le operazioni di rimozione*

Di seguito sono elencati i lavori di preparazione eseguibili (laddove possibile) prima di mobilitare la nave gru per la rimozione:

- preparazione di tutti i rinforzi strutturali necessari che dovranno riflettere la metodologia di rimozione scelta sulla base delle ispezioni effettuate in sito;
- pulizia degli accrescimenti marini laddove necessario;
- preparazione e assemblaggio dell'impalcatura di lavoro, ecc., nonché supporti e strutture per la gestione di attrezzature e sistemi utilizzati per le operazioni di rimozione;



- lavori preparatori per la rimozione come ad esempio la disconnessione e/o fissaggio delle strutture dell'imbarcadere per eseguire le operazioni di rimozione, l'installazione di nuovi punti di sollevamento sia per la sovrastruttura che per la monopala, la rimozione di tutte le strutture e i dispositivi che potrebbero interferire con i sistemi di sollevamento e di taglio, compresi i vecchi punti di sollevamento ed i risers/J-tubes, ecc..

3.2.5 Verifiche preventive per la tutela del patrimonio culturale archeologico subacqueo

Al fine di valutare il possibile impatto che le operazioni di rimozione dell'infrastruttura potrebbero avere sul patrimonio culturale sommerso, preliminarmente alle operazioni a mare, si provvederà ad un'analisi visiva dell'area oggetto delle lavorazioni, al fine di escludere la presenza di eventuali elementi di interesse archeologico o storico esposti sul tetto topografico del fondo marino.

Tutte le operazioni saranno condotte secondo i riferimenti normativi previsti dalla legislazione italiana in materia di beni culturali ed in particolare relativi al patrimonio culturale sommerso.

Dal punto di vista operativo, dal momento che, come meglio specificato nei diversi paragrafi di questo documento, le operazioni previste per la rimozione dell'infrastruttura sommersa non comprendono l'esecuzione di scavi importanti al di sotto del tetto topografico del deposito di fondo, preliminarmente all'avvio delle attività si provvederà ad acquisire informazioni in merito alla presenza di possibili resti archeologici esposti o soffolti, la cui integrità possa essere messa a rischio dalla operatività dei mezzi nautici impiegati sul sito, così come dalle operazioni di ancoraggio di tali mezzi.

Inoltre, le attività di ispezione svolte propedeuticamente alla progettazione delle operazioni di decommissioning di tale struttura, in particolare la survey subacquea degli elementi sommersi che connettono la piattaforma Azalea A alla struttura Anemone, sembrano escludere la presenza, almeno per le zone indagate, di elementi di possibile interesse archeologico o storico nelle adiacenze delle parti oggetto del progetto.

3.3 Lavori di rimozione

3.3.1 Mezzi Navali usati e loro caratteristiche

I seguenti mezzi navali ed equipaggiamenti sono considerati per la rimozione del monotubolare in unica sezione:

- N° 1 Pontone/nave gru (tipo con gru girevole o a braccio fisso) completamente equipaggiato (con anche i back-up e parti di ricambio) per operazioni di rimozione, incluso:



- Equipaggiamento per immersione in basso fondale (Shallow Diving System), sommozzatori/ROVs;
 - Sistemi di taglio tipo Cavo Diamantato;
 - Sistemi per scavo / draganti (diver / ROV dredge)
- N° 1 mezzo di supporto (Supply Vessel / Survey Vessel);
- N° 1 Pontone di Trasporto (considerato provvisto con supporti e con materiale di rizzaggio da collegare una volta messe a bordo le strutture rimosse);
- N°1 Rimorchiatore.



Figura 3.1 – Tipica Nave Gru con Gru a Braccio Mobile e Girevole



Figura 3.2 – Tipica Nave Gru con Gru a Braccio Fisso e con Booming



Figura 3.3 – Tipico Mezzo di Supporto (Supply Vessel)



Figura 3.4 – Tipico Pontone di Trasporto



Figura 3.5 – Tipico Survey Vessel



Figura 3.6 – Tipico Rimorchiatore

3.3.2 Sistemi di taglio sottomarini e monitoraggio delle operazioni

Per eseguire le operazioni di taglio sottomarino è stata considerata una macchina di taglio a cavo diamantato. Nelle seguenti figure si riportano le immagini della macchina generalmente utilizzata per questo tipo di operazioni.



Figura 3.7 – Sistema di taglio DWCS per taglio a cavo diamantato – Tipico

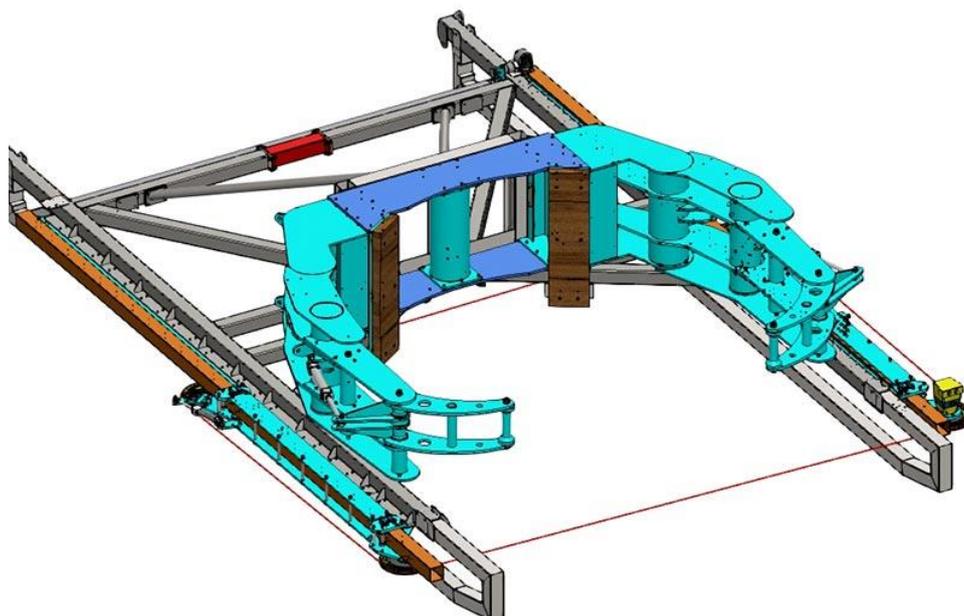


Figura 3.8 – Sistema di taglio DWCS per taglio a cavo diamantato – Tipico

Le operazioni di posizionamento del sistema di taglio, quelle di taglio e quelle della rimozione del sistema dopo aver eseguito il taglio, saranno monitorate e assistite da sommozzatori e/o ROV.



3.3.3 Descrizione dei lavori e loro sequenza

3.3.3.1 Rimozione Con Utilizzo Nave Gru a Braccio Mobile

La rimozione della piattaforma Azalea A prevede la rimozione sia della sovrastruttura che delle sottostrutture (monopalo Azalea 1 e monopalo Azalea 2). Qui di seguito le operazioni di rimozione una volta terminate le operazioni di scavo.

Rimozione del Ponte

Una volta rimosse tutte le apparecchiature non saldate sul ponte o integrate (rese solidali a quest'ultima), la nave gru sarà portata vicino a Azalea A per posizionare (abbassamento e fissaggio) l'apparecchiatura di taglio effettuare le operazioni di taglio per disconnettere la struttura del ponte dalle due sovrastrutture inferiori ad elevazione +11,8 m dal livello del mare.

Posizionata la macchina di taglio, le funi di sollevamento saranno collegate sia ai relativi punti di sollevamento del ponte che al gancio i punti di sollevamento per il ponte sono posizionati ad elevazione +16,2 m dal livello del mare).

Le linee di controllo saranno collegate ai relativi punti di attacco al fine di assistere e controllare l'orientamento della sovrastruttura, durante le operazioni di sollevamento e posa sul pontone di trasporto.

Verrà poi attivato il sistema di taglio. Completata l'operazione di taglio con tutto il carico trasferito al gancio, il ponte verrà sollevato, posizionato ed ammainato sui relativi supporti preinstallati sul pontone di trasporto. Il sistema di taglio sarà recuperato e preparato per utilizzo successivo per la rimozione delle sovrastrutture rimanenti.

Rimozione delle Sezioni di Sovrastruttura inferiori

Le operazioni di rimozione per la sezione di sovrastruttura inferiore 1 (connessa alla monopalo Azalea 1) e per la sezione di sovrastruttura inferiore 2 (connessa alla monopalo Azalea 2) saranno eseguite con la stessa procedura. Si considerano le operazioni di rimozione della sezione più pesante (Azalea 2).

Una volta rimosse tutte le apparecchiature non saldate sulla sovrastruttura o integrate (rese solidali a quest'ultima), la nave gru sarà portata vicino a Azalea 2 per posizionare (abbassamento e fissaggio) l'apparecchiatura di taglio effettuare il primo taglio sulla monopalo alla quota +6,0 m dal pelo libero. Una piattaforma di lavoro temporanea sarà posizionata alla quota desiderata. Posizionata la macchina di taglio, le funi di sollevamento saranno collegate sia ai relativi punti di



sollevamento sulla sovrastruttura che al gancio. I nuovi punti di sollevamento per la sovrastruttura si troveranno sulle travi principali al livello inferiore (elevazione +8,2 m dal livello del mare).

Le linee di controllo saranno collegate ai relativi punti di attacco al fine di assistere e controllare l'orientamento della sovrastruttura, durante le operazioni di sollevamento e posa sul pontone di trasporto.

Verranno, a questo punto, tensionate, mediante sollevamento del gancio, le suddette braghe fino ad avere sul gancio circa il 70% del peso della struttura da sollevare.

Verrà poi attivato il sistema di taglio. Completata l'operazione di taglio con tutto il carico trasferito al gancio, la sovrastruttura verrà sollevata, posizionata ed ammainata sui relativi supporti preinstallati sul pontone di trasporto. Il sistema di taglio sarà recuperato e preparato per utilizzo successivo per la rimozione della monopalo.

Rimozione della Sottostruttura

Considerando che le due sottostrutture delle monopalo Azalea 1 e Azalea 2 sono molto simili, si considera la monopalo più pesante (Azalea 1).

La nave gru si posizionerà in prossimità di Azalea 1 in modo da consentire il posizionamento dell'attrezzatura per il taglio della stessa a quota -1,0 m dal fondo marino.

Verranno collegate le braghe di sollevamento tra i trunnions (punti di sollevamento) ed il gancio di sollevamento. Adeguate strutture di protezione potranno essere usate, se necessarie. I punti di sollevamento, in accordo alle analisi strutturali, sono posizionati a circa +4,0 m da livello mare. Al fine di assistere e controllare i possibili movimenti della monopalo durante le operazioni di sollevamento e posizionamento, delle adeguate linee di controllo/tugger saranno collegate alla monopalo.

Prima di iniziare le operazioni di taglio, verranno tensionate, mediante sollevamento del gancio, le braghe fino ad avere sul gancio circa il 70% del peso del monotubolare da sollevare. Verrà poi attivato il sistema di taglio. Le operazioni di taglio dovranno essere monitorate e assistite da sommozzatori o ROV.

Completata l'operazione di taglio con tutto il carico trasferito al gancio, il monotubolare verrà sollevato, posizionato ed ammainato sui relativi supporti preinstallati sul pontone di trasporto.

Essendo la nave gru dotata di braccio mobile l'operazione di posizionamento della monotubolare sul pontone è considerata eseguita per mezzo di un'azione combinata tra braccio e gancio della gru (abbassamento), con l'ausilio di linee di controllo (tugger lines). terminate le operazioni di posizionamento sui supporti del pontone di trasporto, si procederà con le operazioni di rizzaggio.



eni S.p.A.
DICS

DOC SICS_247
Documentazione richiesta ai sensi dell'art. 14 DM
15/02/2019 (Allegato 3)

Pag. 27 di 119

Il sistema di taglio (considerato sulla parte di monotubolare in acqua) verrà imbragato e recuperato con la gru e l'ausilio di sommozzatori e/o ROV. Se il sistema di taglio venisse connesso alla parte di monopalo rimossa, la relativa operazione di disconnessione potrebbe essere eseguita, posizionando temporaneamente (con adatti sistemi di tenuta) il monopalo in configurazione verticale o sul ponte di coperta della nave gru o su quello del pontone di trasporto: così, una volta disconnesso il sistema di taglio, il monotubolare verrà sollevato e posizionato sui supporti del pontone di trasporto per essere rizzato.

Rizzata la monotubolare al pontone di trasporto (la stima preliminare del peso supporti e rizzaggio è considerata approssimativamente pari al 10% del peso totale della struttura trasportata), il rimorchiatore di trasporto con al traino il pontone con le strutture rimosse farà rotta verso il porto di Ravenna, al cui interno sarà ubicata l'area di cantiere dove tali strutture verranno scaricate e smatellate.

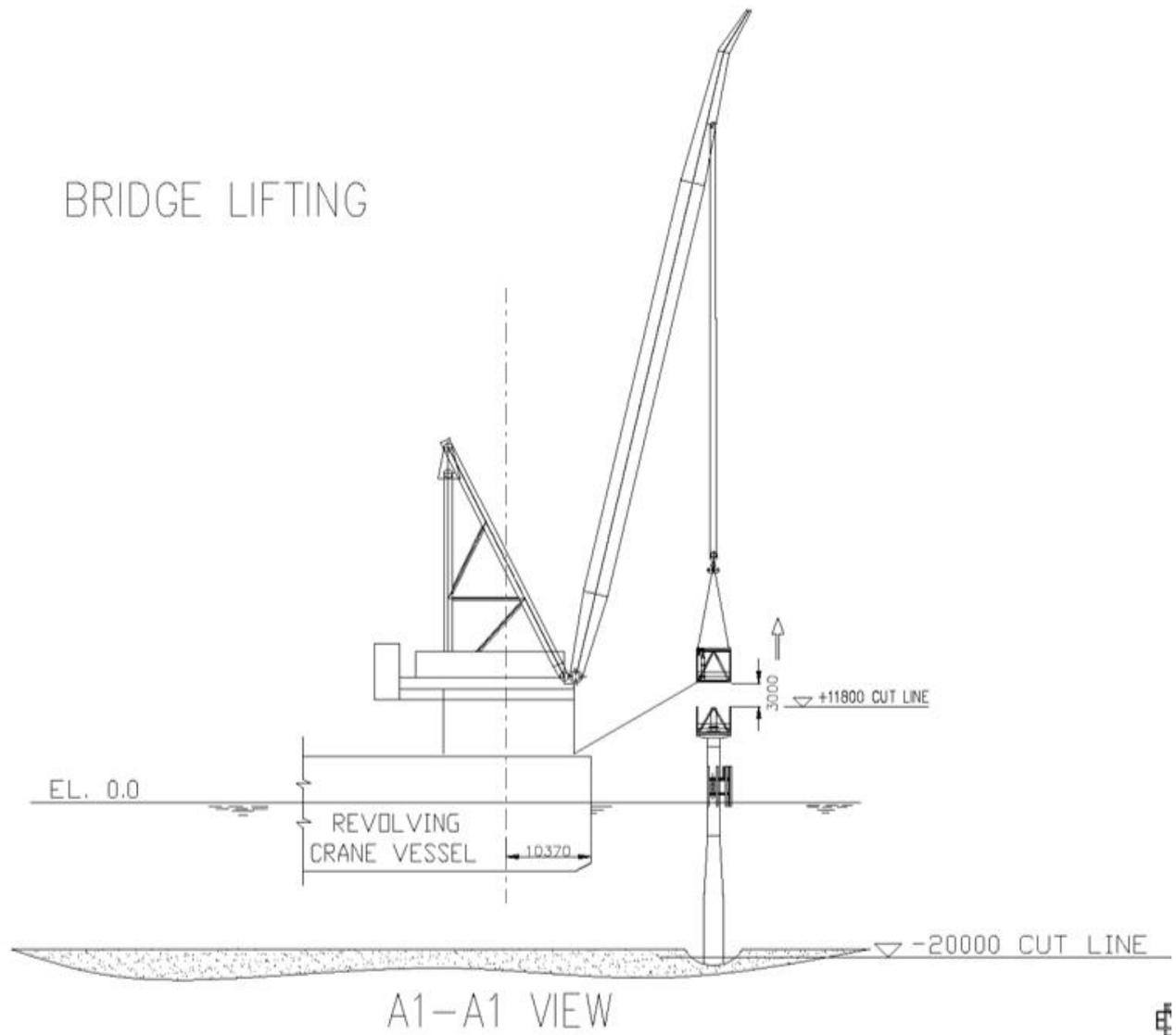


Figura 3.9 – Piattaforma Azalea A – Sketch di Rimozione Ponte tipico utilizzando Nave Gru a Braccio Mobile

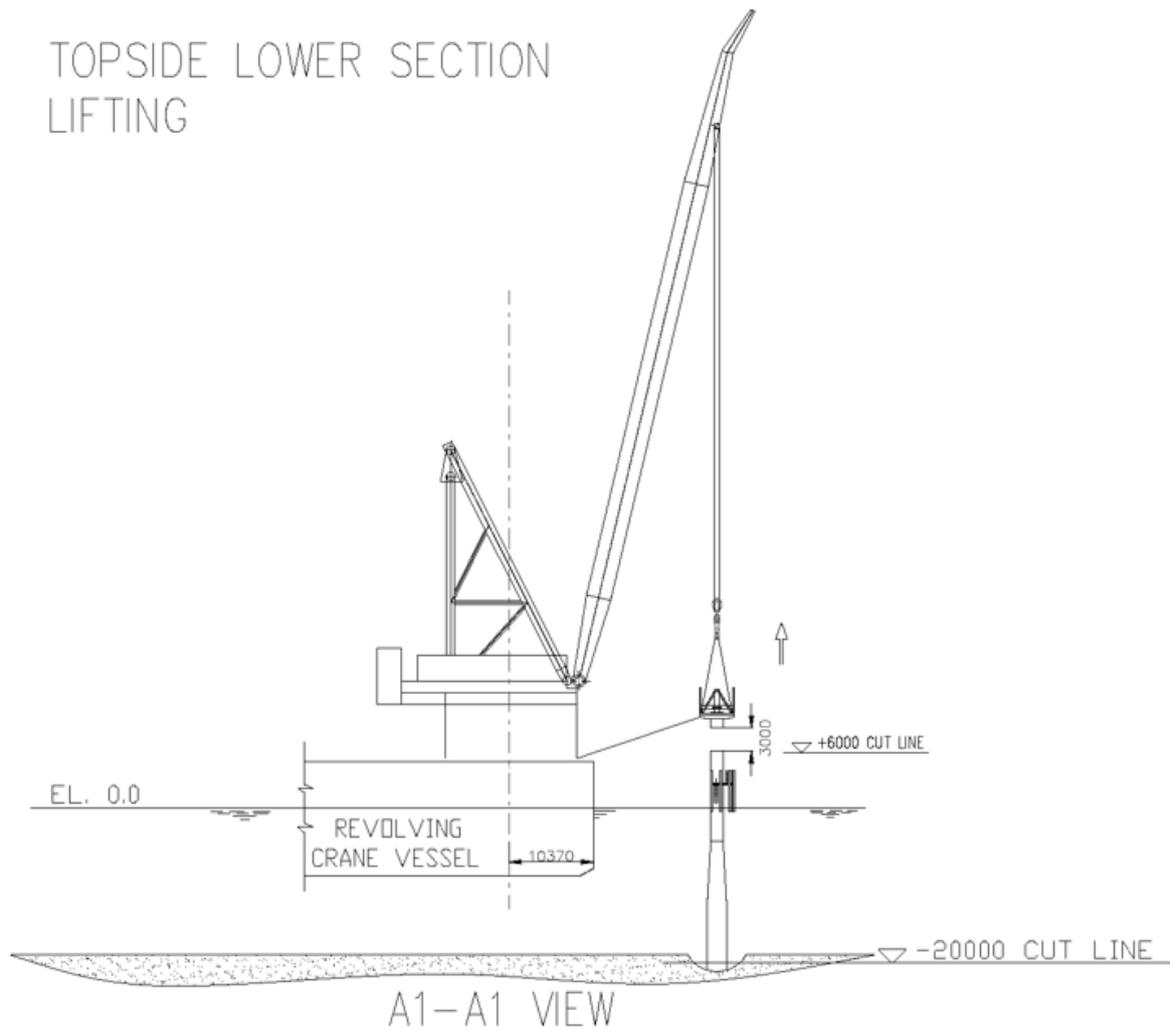


Figura 3.10 – Piattaforma Azalea A – Sketch di Rimozione Sezione inferiore Sovrastruttura tipico utilizzando Nave Gru a Braccio Mobile

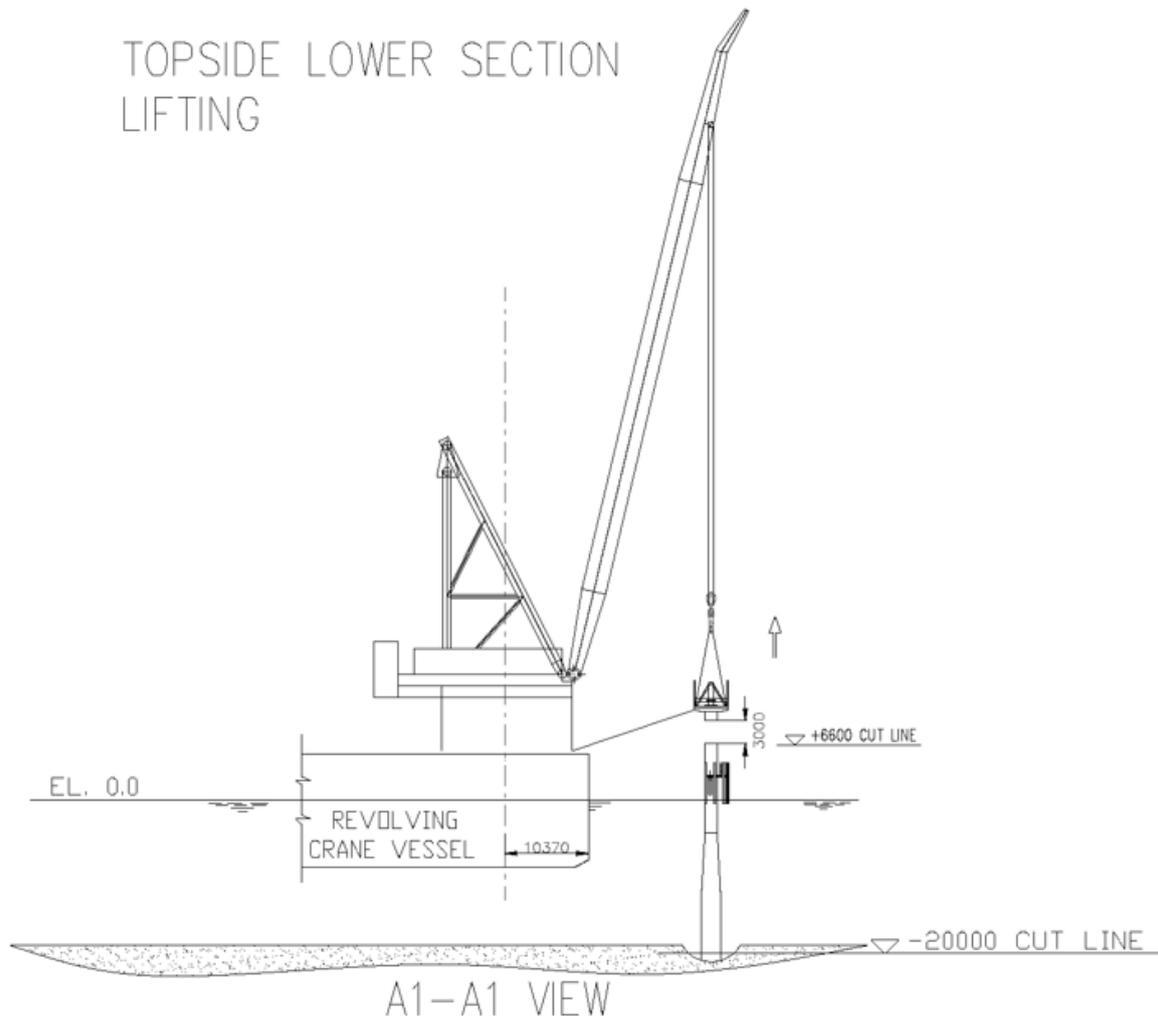


Figura 3.11 – Piattaforma Azalea A – Sketch di Rimozione Sottostruttura tipico utilizzando Nave Gru a Braccio Mobile

3.3.3.2 Rimozione con Utilizzo Nave Gru a Braccio Fisso

Rimozione del Ponte

Le operazioni di connessione delle braghe di sollevamento tra i punti di sollevamento ed il gancio, quelle di taglio e quelle di sollevamento saranno simili a quelle descritte nel caso di utilizzo di gru girevole. Compilate le operazioni di taglio, il ponte verrà sollevato, posizionato ed ammainato sui relativi supporti preinstallati sul pontone di trasporto.

Rimozione delle sezioni inferiori della Sovrastruttura

Le operazioni di connessione delle braghe di sollevamento tra i punti di sollevamento ed il gancio, quelle di taglio e quelle di sollevamento saranno simili a quelle descritte nel caso di utilizzo di gru girevole. Compilate le operazioni di taglio, la sovrastruttura verrà sollevata, posizionata ed



ammainata sui relativi supporti preinstallati sul pontone di trasporto. La stessa procedura sarà seguita per entrambe le sezioni.

Rimozione della Sottostruttura

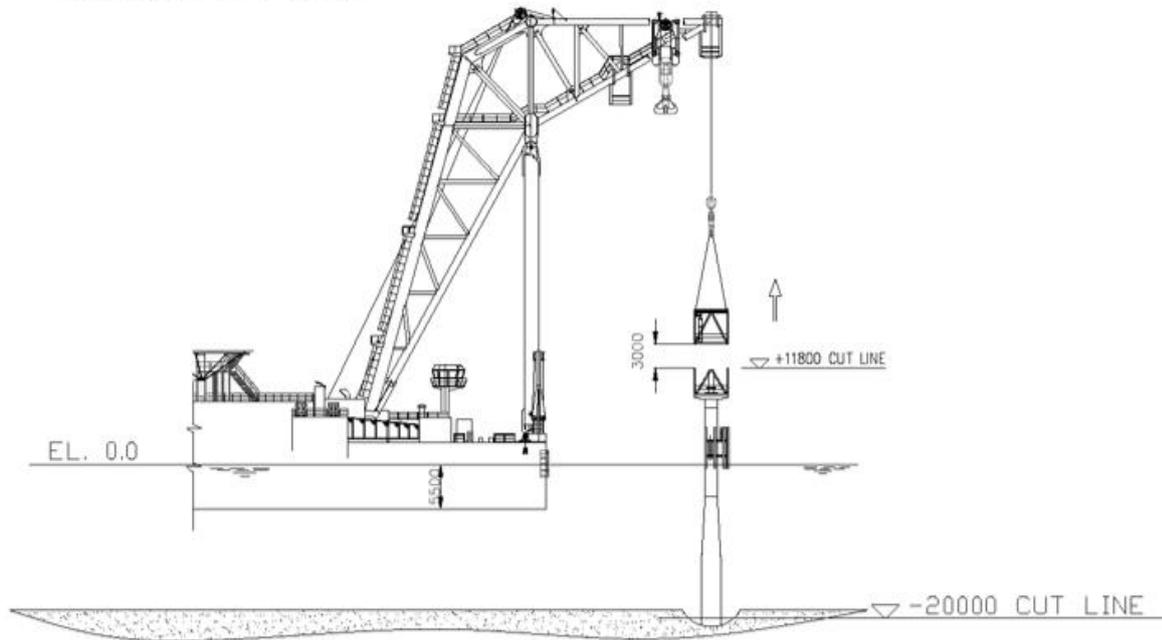
Anche in questo caso, tutte le operazioni considerate fino al taglio della monotubolare saranno simili a quelle descritte nel caso di utilizzo di gru revolving (ricapitolando: posizionamento della macchina di taglio e delle linee di controllo, operazioni di taglio e sollevamento). Tensionate le funi collegate alla monotubolare, fino a prendere sul gancio il 70% del peso della stessa, verrà attivata l'attrezzatura di taglio, ed eseguito il taglio a quota desiderata. Completata l'operazione di taglio, il monotubolare verrà sollevato, posizionato ed ammainato sui relativi supporti preinstallati sul pontone di trasporto, ed il sistema di taglio recuperato.

A differenza delle operazioni descritte nel paragrafo precedente, in questo caso, una volta sollevata la monotubolare e portata in appoggio sopra i relativi supporti del pontone (e.g. clampa di rotazione o altro supporto equivalente), è richiesto uno spostamento relativo tra la nave gru ed il pontone mentre si abbassa il gancio, in modo da posizionare orizzontalmente la monotubolare sui supporti preinstallati.

La stessa procedura sarà seguita per entrambe le monopalo.



BRIDGE LIFTING

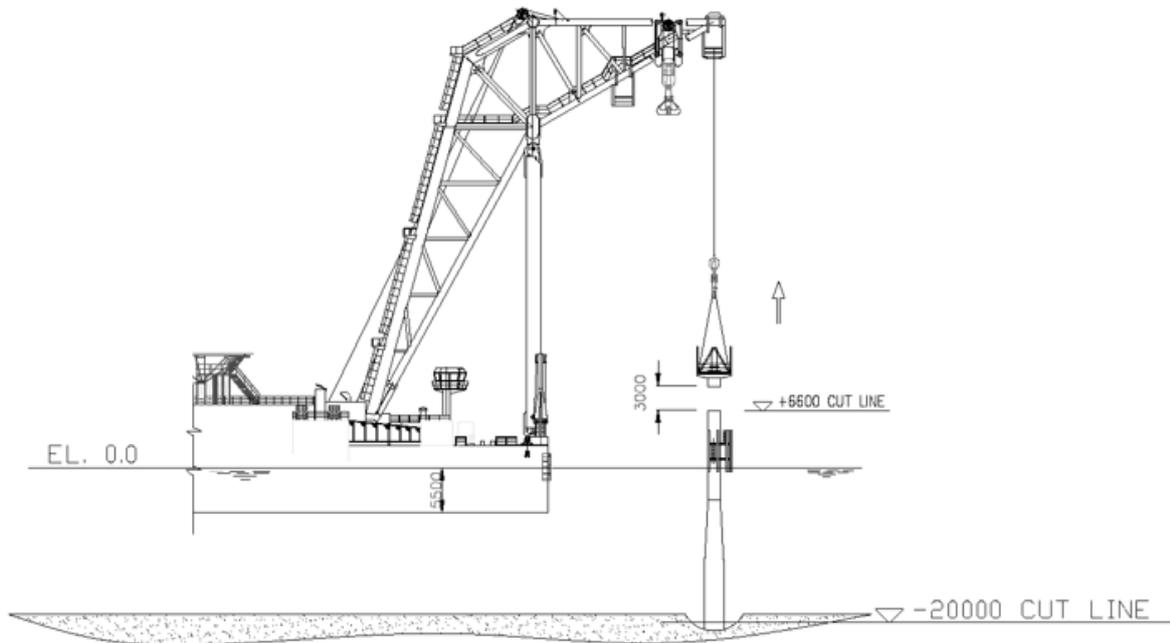


A-A VIEW

Figura 3.12 – Piattaforma Azalea A – Sketch di Rimozione Ponte tipico utilizzando Nave Gru a Braccio Fisso



TOPSIDE LOWER SECTION LIFTING



A-A VIEW

Figura 3.13 – Piattaforma Azalea A – Sketch di Rimozione Sezione inferiore Sovrastruttura tipico utilizzando Nave Gru a Braccio Fisso



MONOPILE LIFTING

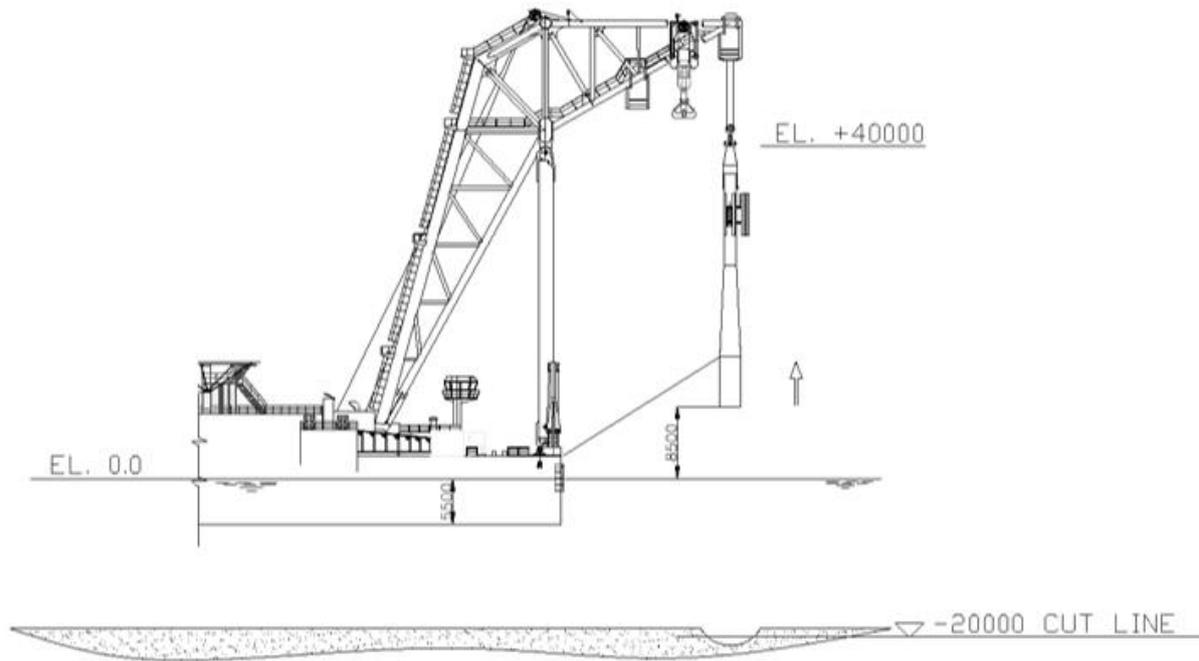


Figura 3.14 – Piattaforma Azalea A – Sketch di Rimozione Monopalo tipico utilizzando Nave Gru a Braccio Fisso

3.3.3.3 Operazioni di Trasporto e Scaricamento

Al termine delle operazioni di rizzaggio, le strutture rimosse saranno trasportate a terra nel cantiere selezionato per le operazioni di scaricamento.

Il cantiere dovrà essere opportunamente equipaggiato con gru e/o carrelli per la movimentazione (offloading) del carico dal mezzo navale di trasporto all'area dedicata.

La nave di trasporto, una volta scaricati i manufatti trasportati, dovrà essere riportata alle condizioni naturali e strutture di supporti e rizzaggi (grillage e seafastening) utilizzati dovranno essere rimossi, se non previsto eventuale utilizzo per altre attività.



3.3.4 *Attività previste a seguito delle verifiche preventive per la tutela del patrimonio culturale archeologico subacqueo*

Dopo l'effettuazione dei rilievi visivi e strumentali funzionali alle lavorazioni nell'area interessata dalle operazioni di rimozione della piattaforma, si provvederà a realizzare un'analisi di tali rilievi, per verificare la presenza di eventuali emergenze di interesse archeologico individuate (Figura 3.15).

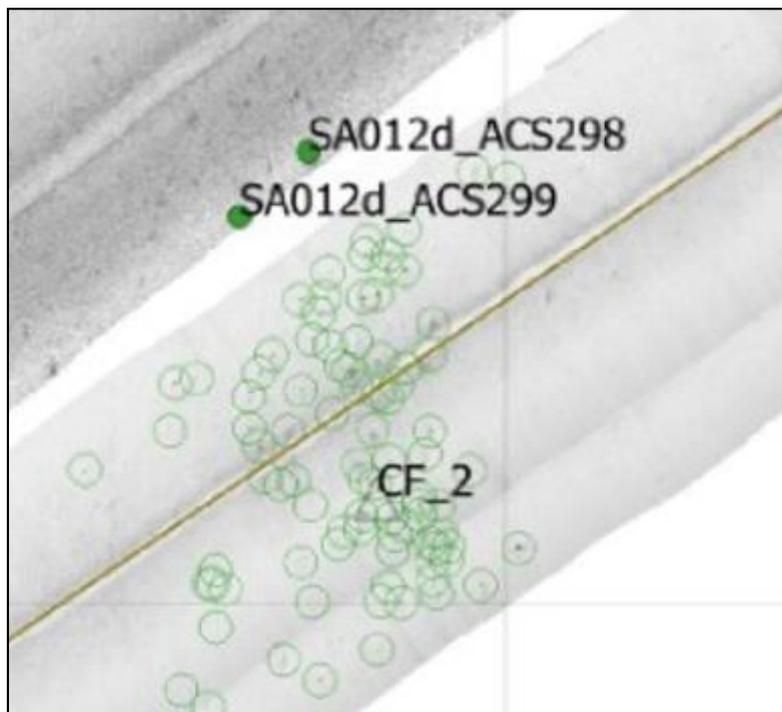


Figura 3.15 – Esempio di analisi con individuazione di Cultural Finds (CF) su rilievi Side Scan Sonar

La cartografia che scaturirà fornirà la base per l'individuazione delle possibili aree di non interferenza per quanto attiene alle attività di movimentazione dei mezzi nautici, di ancoraggio dei mezzi marini nonché delle strumentazioni necessarie per il taglio e la rimozione della parte sommersa della struttura tubolare della piattaforma Azalea A.

Secondo la prassi che regola i lavori in ambiente archeologico subacqueo i limiti spaziali delle buffer-zones di rispetto, in particolare per quanto attiene alle aree di non ancoraggio, saranno stabiliti in funzione della lunghezza dei cavi di ancoraggio e degli ingombri delle strutture da utilizzare in ambiente subacqueo, in rapporto all'altezza dal fondo delle emergenze di possibile interesse culturale. In particolare, si opererà in modo da garantire che qualunque movimentazione dei cavi di ancoraggio e delle parti mobili e fisse delle strumentazioni da impiegare in immersione possa assicurare l'esclusione di qualsiasi interferenza con il patrimonio culturale sommerso che dovesse essere individuato in prossimità o corrispondenza delle aree di lavoro (Figura 3.16).

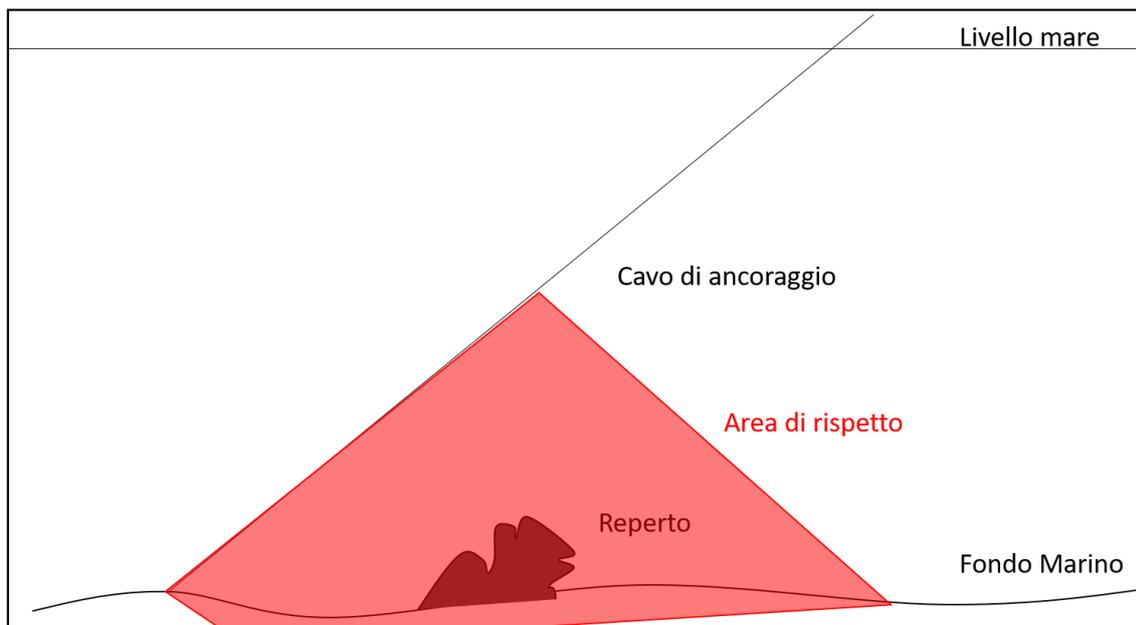


Figura 3.16 – Schema teorico per il calcolo dell'area di rispetto per posizionamento cavi di ancoraggio rispetto all'emergenza dal fondo di elementi di interesse culturale

Dal momento che, come evidenziato dalla Convenzione UNESCO di Parigi del 2000 sulla tutela del patrimonio culturale sommerso, la protezione in situ di oggetti di interesse archeologico deve essere considerata l'opzione migliore (Regola 1 del Regolamento Allegato alla Convenzione), al momento si ritiene di non prevedere come prassi il recupero dal fondo dei reperti che dovessero essere individuati. Le azioni di mitigazione, che saranno concordate con le autorità preposte, saranno quindi improntate alla tutela e conservazione di tali reperti nel loro stato di giacitura.

Tuttavia, dal momento che l'eventualità di un recupero di oggetti di piccole dimensioni per ragioni di tutela non può essere escluso a priori, data la profondità operativa superiore ai 12 metri e la distanza dalla costa di circa 9 miglia nautiche, ove possibile, il recupero di eventuali elementi di interesse culturale sarà realizzato in collaborazione con le autorità, avvalendosi della strumentazione impiegata per le attività di rimozione della piattaforma, in particolare, ma non solo, di Remotely Operated Vehicle appositamente equipaggiati (Figura 3.17) con manipolatori, sorbone o ventose (Figura 3.18).

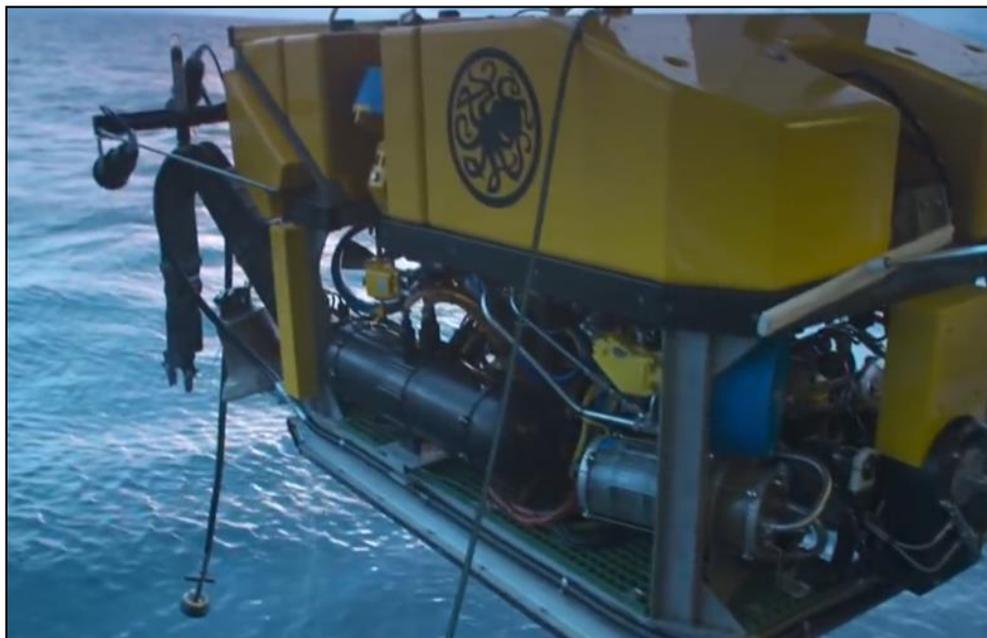


Figura 3.17 – Remotely Operated Vehicle equipaggiato per recupero



Figura 3.18 – Utilizzo della ventosa per il recupero di un elemento di interesse storico da un relitto

Laddove questa soluzione risultasse non praticabile per ragioni di tutela e conservazione del bene di cui si rende necessario il recupero, si potrà prevedere l'effettuazione delle operazioni in collaborazione con gli Enti.

Le eventuali operazioni di recupero di elementi del patrimonio culturale subacqueo saranno progettate all'occorrenza secondo i criteri stabiliti dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo italiano, ponendo estrema attenzione alle necessità connesse alla conservazione dei reperti

provenienti da ambiente subacqueo, in ottemperanza alle norme vigenti ed in accordo con le eventuali prescrizioni stabilite dalla Soprintendenza competente (Figura 3.19).



Figura 3.19 – Esempio di stoccaggio momentaneo di reperti archeologici a bordo dell'imbarcazione

Al termine delle operazioni di dismissione e rimozione della struttura sommersa si provvederà a realizzare un'ispezione visiva ed un rilievo strumentale dell'area nello stato in cui si trova, che resteranno a disposizione della Soprintendenza competente per territorio per valutare l'effettivo rispetto delle norme che regolano la tutela del patrimonio culturale sommerso e per l'eventuale implementazione degli archivi relativi alla presenza di elementi archeologici subacquei nelle acque di competenza della regione Emilia Romagna.

In tale evenienza, tutto il materiale sarà fornito in copia cartacea e digitale, con geolocalizzazione degli eventuali rinvenimenti in datum WGS84 con coordinate metriche UTM/UPS Fuso 33 e conversione in gradi e decimali, come previsto nell'ambito delle prassi di schedatura dei reperti adottate dall'Istituto Centrale per la Catalogazione e il Restauro del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo.

3.4 Indicazione e descrizione dei lavori preparatori di abbandono in situ della condotta sottomarina

Il presente progetto di rimozione di Azalea A prevede l'abbandono in situ delle condotte sottomarine ad essa connesse. Tale proposta si basa sui risultati dello studio di valutazione comparativa relativo alle alternative di dismissione delle condotte sottomarine, sulla base di criteri ambientali e socio-economici.



Lo Studio di Valutazione Comparativa dei possibili scenari di dismissione delle condotte della piattaforma Azalea A è stato predisposto al fine di fornire una valutazione comparativa dei possibili impatti ambientali e socio-economici legati agli suddetti scenari di dismissione considerati.

Scopo della valutazione comparativa è quello di confrontare tra di loro diversi scenari di dismissione e di supportare il processo decisionale di scelta della migliore opzione rispetto ai criteri identificati.

In assenza di una legislazione nazionale applicabile in materia di valutazione comparativa, lo "*Studio di Valutazione Comparativa degli Impatti Ambientali e Socio-economici relativi agli Scenari di Dismissione delle Condotte della Piattaforma Azalea*" A [Ref 3] ha preso in considerazione gli aspetti chiave delle metodologie di valutazione comparativa descritte dalle Linee Guida OGUK (Oil and Gas United Kingdom) per la Valutazione Comparativa dei Programmi di Dismissione, adattandoli al contesto nazionale italiano e agli scenari identificati per la dismissione delle condotte della piattaforma Azalea A.

Gli scenari di dismissione considerati all'interno dello Studio di Valutazione Comparativa sono presentati di seguito:

- **Scenario A:** dismissione in sito delle condotte;
- **Scenario B:** rimozione completa delle condotte.

La metodologia implementata per lo Studio di Valutazione Comparativa degli scenari di dismissione delle condotte della piattaforma Azalea A è basata su un approccio combinato di analisi multicriteriale ed analisi gerarchica ed è stata sviluppata in collaborazione con un gruppo di tre professori (Politecnico di Milano, Università degli Studi di Padova, Università degli Studi di Bologna), afferenti al Consorzio Nazionale Interuniversitario per le Scienze del Mare (CoNISMa), secondo le seguenti fasi:

- È stata definita una lista di 2 Macro-criteri (riferiti al contesto Ambientale, distinto in Off-site e On-site, e Socio-economico) e 14 Sotto-criteri rispetto ai quali confrontare i due scenari di dismissione. La definizione dei Sotto-criteri ha tenuto conto:
 - delle componenti ambientali e socio-economiche interessate dalle attività di dismissione;
 - della localizzazione e delle caratteristiche dell'area in cui insistono le condotte della piattaforma Azalea A;
 - degli impatti preliminari attesi dalle attività di dismissione.
- Ad ogni Sotto-criterio di ciascuno scenario, è stato assegnato un punteggio rispetto al quale confrontare tra loro i due scenari di dismissione (analisi multicriteriale).



- Ad ogni Sotto-criterio e Macro-criterio sono stati assegnati pesi relativi in funzione di giudizi di importanza assegnati tramite confronti a coppie tra criteri (analisi gerarchica).
- È stata calcolata per ciascuno scenario di dismissione la prestazione complessiva, come somma dei punteggi attribuiti allo scenario di dismissione rispetto ai diversi Sotto-criteri moltiplicati per i pesi dei Sotto-criteri stessi.

Sulla base delle prestazioni complessive di ciascuno dei due scenari di dismissione, è stato definito un ranking di priorità (o preferenza) degli scenari.

I risultati della valutazione comparativa, inclusa l'analisi di sensitività per testare la variazione del ranking di priorità al variare dei pesi associati ai Macro-criteri, ha individuato nello Scenario A l'opzione a cui corrisponde la prestazione migliore.

Come sopra indicato, l'intero processo di valutazione comparativa del progetto di dismissione delle condotte della piattaforma Azalea A ha beneficiato del supporto e della supervisione indipendente di un team di esperti ambientali e socio-economici di terza parte, costituito da tre professori universitari del consorzio (CoNISMa).

Il team di professori è stato coinvolto in tutto il processo di definizione della metodologia di analisi e di definizione dei criteri di valutazione delle opzioni di dismissione. Il presente studio è stato inoltre validato dal team di professori tramite la predisposizione di un Rapporto di Validazione (Doc. "Rapporto di Validazione dello Studio di Valutazione Comparativa degli Impatti Ambientali e Socio-economici relativi agli Scenari di Dismissione delle Condotte della Piattaforma Azalea A", CoNISMa, Giugno 2021).

In relazione alle condotte, sono quindi previste le attività di pulizia, flussaggio e le necessarie attività di disconnessione dalla piattaforma che includono il taglio e la rimozione dei tronchetti di collegamento (spools).

È infine prevista la chiusura delle estremità delle condotte previo utilizzo di tappi meccanici e il loro reinterro.

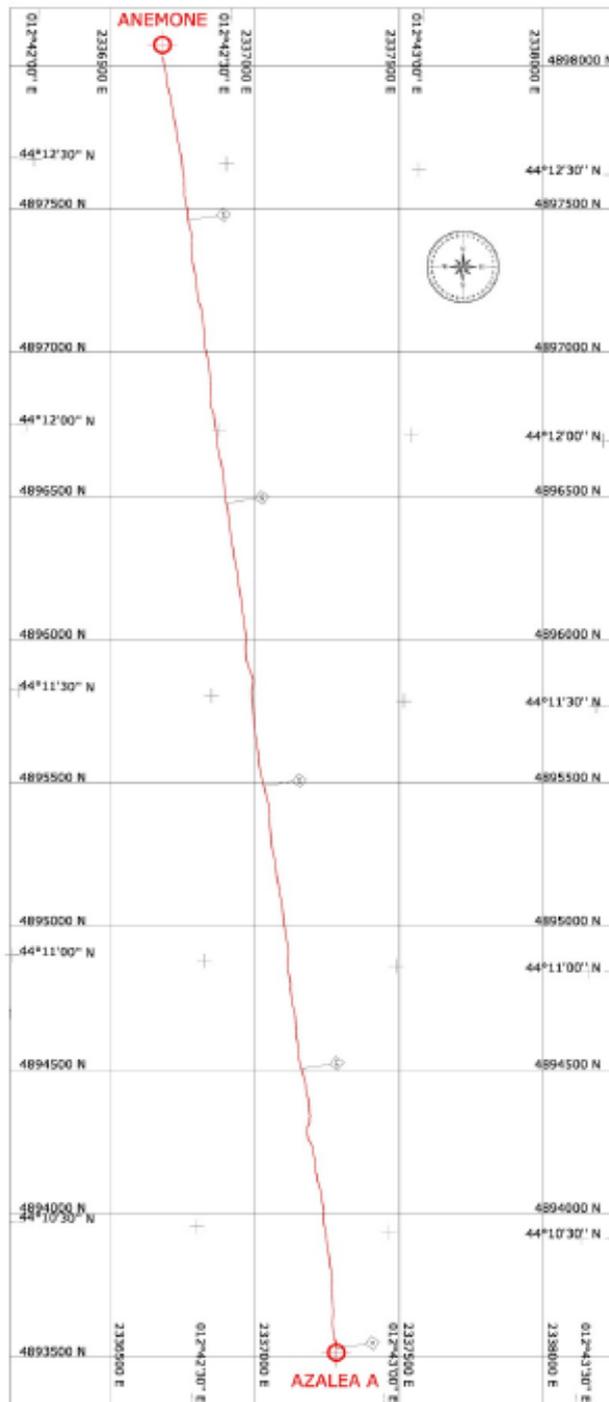


3.4.1 Indagine per la verifica dello stato della condotta sottomarina

Nel maggio 2019 è stato eseguito il rilievo delle condotte sottomarine Azalea A – Anemone Cluster mediante veicolo sottomarino (ROV) fornito di strumentazione (pipe tracker) per rilevare l'interro delle linee.

Durante il survey è stata seguita l'intera rotta del fascio di condotte (di diametro 6"+3") in modo da rilevarne il tracciato e la profondità di interro.

Nella seguente figura è rappresentata la rotta rilevata del fascio di condotte AZALEA A-ANEMONE CLUSTER; i valori di chilometrica progressiva (KP), partono dal primo punto delle condotte rilevato dal survey eseguito.



DATUM: Monte Mario 1940 - Proiezione: Gauss Boaga - Fuso Est

Figura 3.20 – 6”+3” AZALEA A-ANEMONE CLUSTER

Le condotte che collegano le piattaforme Azalea A-Anemone Cluster risultano interrato per tutta la lunghezza rilevata. Il valore medio di interro è 0,38 m, mentre il minimo e il massimo sono di 0,11 m (KP 3,58) e 1,13 m (KP 0,40). La seguente figura mostra il profilo del fondo mare e del TOP delle condotte rilevate.

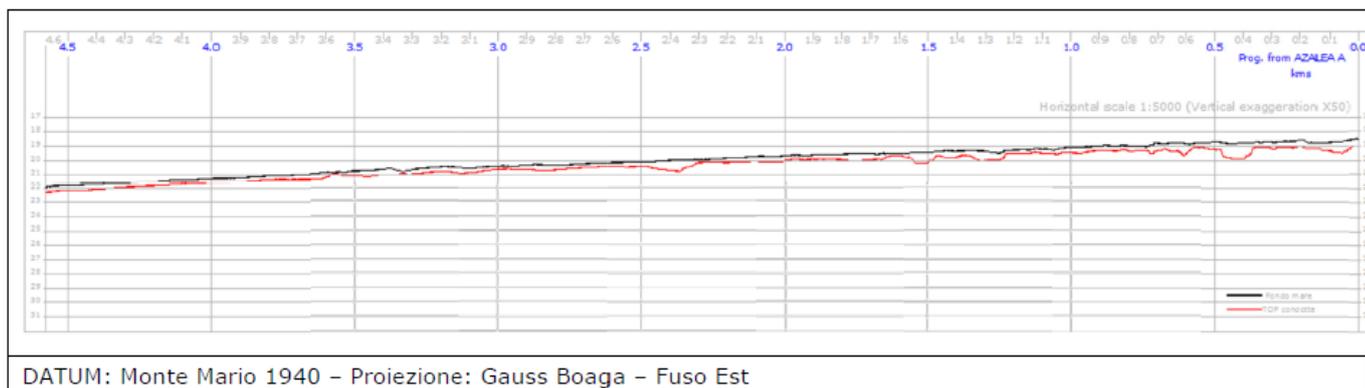


Figura 3.21 – Sezione attraverso il fascio 6''+3''AZALEA A – ANEMONE CLUSTER

3.4.2 Descrizione delle operazioni di pulizia/bonifica delle condotte sottomarine

3.4.2.1 Pulizia delle condotte

Il decommissioning della condotta sottomarina prevedrà la pulizia tramite flussaggio con acqua di mare filtrata, al fine di rimuovere idrocarburi e contaminanti. L'attività consiste nell'effettuare la pulizia della condotta flussandone l'interno e recuperando l'acqua di flussaggio all'interno di serbatoi dedicati e smaltendola successivamente come rifiuto.

I serbatoi saranno posizionati sul deck della piattaforma Anemone Cluster oppure su un mezzo navale dedicato qualora non fosse disponibile sufficiente spazio sulla piattaforma Anemone Cluster.

Una volta completate le operazioni di flussaggio, la condotta sarà lasciata allagata con acqua di mare pronta ad essere disconnessa dalla piattaforma.

Le attività saranno eseguite come segue:

- per il flussaggio sarà utilizzata solamente acqua di mare debitamente filtrata;
- durante il flussaggio l'acqua di mare sarà interamente recuperata senza riutilizzo della stessa nei cicli di flussaggio;
- le operazioni di flussaggio saranno eseguite posizionando le apparecchiature ed i serbatoi di raccolta a bordo delle piattaforme Azalea A, Anemone Cluster e su eventuali mezzi navali di supporto.

3.4.2.2 Operazioni di decommissioning delle condotte

Per le operazioni di decommissioning delle condotte si distingueranno le seguenti fasi:

- Preparazione delle topside delle Piattaforme, isolamento e bonifica;
- Depressurizzazione del sistema di condotte e preparazione alla Pulizia/Flussaggio;

- Flussaggio del Sistema di Condotte;
- Raccolta dell'acqua recuperata in appositi serbatoi trasportati a terra per successivo smaltimento in impianti di trattamento.

Il criterio di accettabilità di pulizia per le condotte è pari ad un contenuto massimo di idrocarburi residui in linea a valle delle operazioni di flussaggio pari a 40 ppm.

3.4.2.3 Descrizione delle Operazioni di Flussaggio

Nel seguito è riportato lo schema con le attrezzature utilizzate per il flussaggio delle linee da 3" e 6" che collegano la piattaforma Azalea A con la Piattaforma Anemone Cluster:

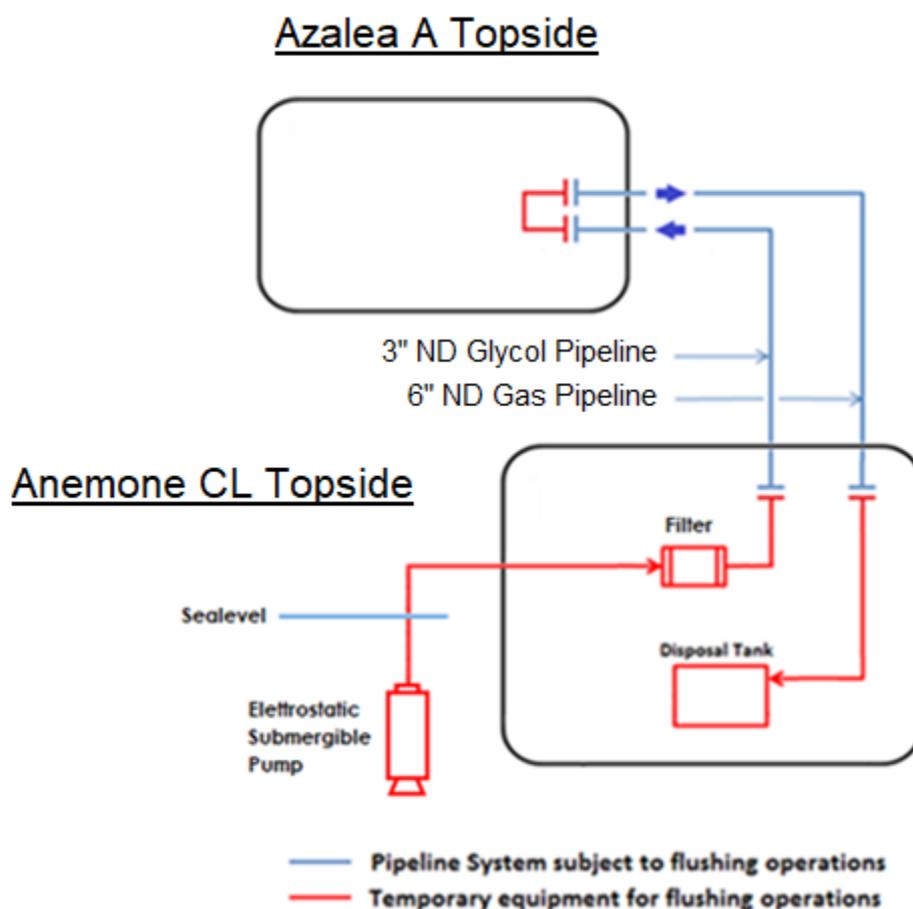


Figura 3.22 – Diagramma semplificato del Sistema di Flussaggio (Caso Base)

Si prevede di utilizzare acqua filtrata come mezzo di flussaggio. Di seguito la descrizione della configurazione di flussaggio considerata per le condotte a gas:



- L'acqua di mare per il flussaggio è prelevata da una pompa di agottamento ed inviata prima al sistema di filtrazione per separare eventuali particelle di grandi dimensioni, poi ad una vasca di accumulo, ed infine, alla pompa di flussaggio connessa mediante tubazioni temporanee all'estremità dei risers di una delle sealine posizionati sul topside di Anemone Cluster;
- La connessione di due linee avviene mediante una tubazione temporanea sulla piattaforma Azalea A, così da creare un percorso circolare per l'acqua di flussaggio da inviare e raccogliere sulla piattaforma Anemone Cluster;
- L'acqua di flussaggio recuperata viene convogliata in un serbatoio (bonza) di raccolta temporaneo posizionato sulla piattaforma Anemone Cluster o su una bettolina vicina.

La configurazione descritta ha lo scopo di pulire due linee contemporaneamente .

La portata di acqua pompata nelle condotte durante il flussaggio permette la pulizia e la rimozione dei residui della condotta, l'operazione di flussaggio prosegue sino al raggiungimento del requisito di pulizia accettabili.

Durante l'operazione vengono presi campioni di acqua di flussaggio al fine di verificare il raggiungimento del livello di pulizia stabilito. L'acqua di flussaggio viene poi convogliata nell'apposito serbatoio.

Prima dell'inizio del flussaggio viene eseguito un test di pre-Flussaggio, al fine di verificare la tenuta di entrambe le condotte.

Qualora sulla piattaforma Anemone Cluster non sia possibile posizionare tutte le apparecchiature necessarie per il flussaggio sopradescritte, le stesse saranno ubicate a bordo di un mezzo di supporto offshore (supply vessel) secondo lo schema riportato nel seguito.

Le operazioni verranno eseguite secondo le medesime modalità precedentemente descritte.

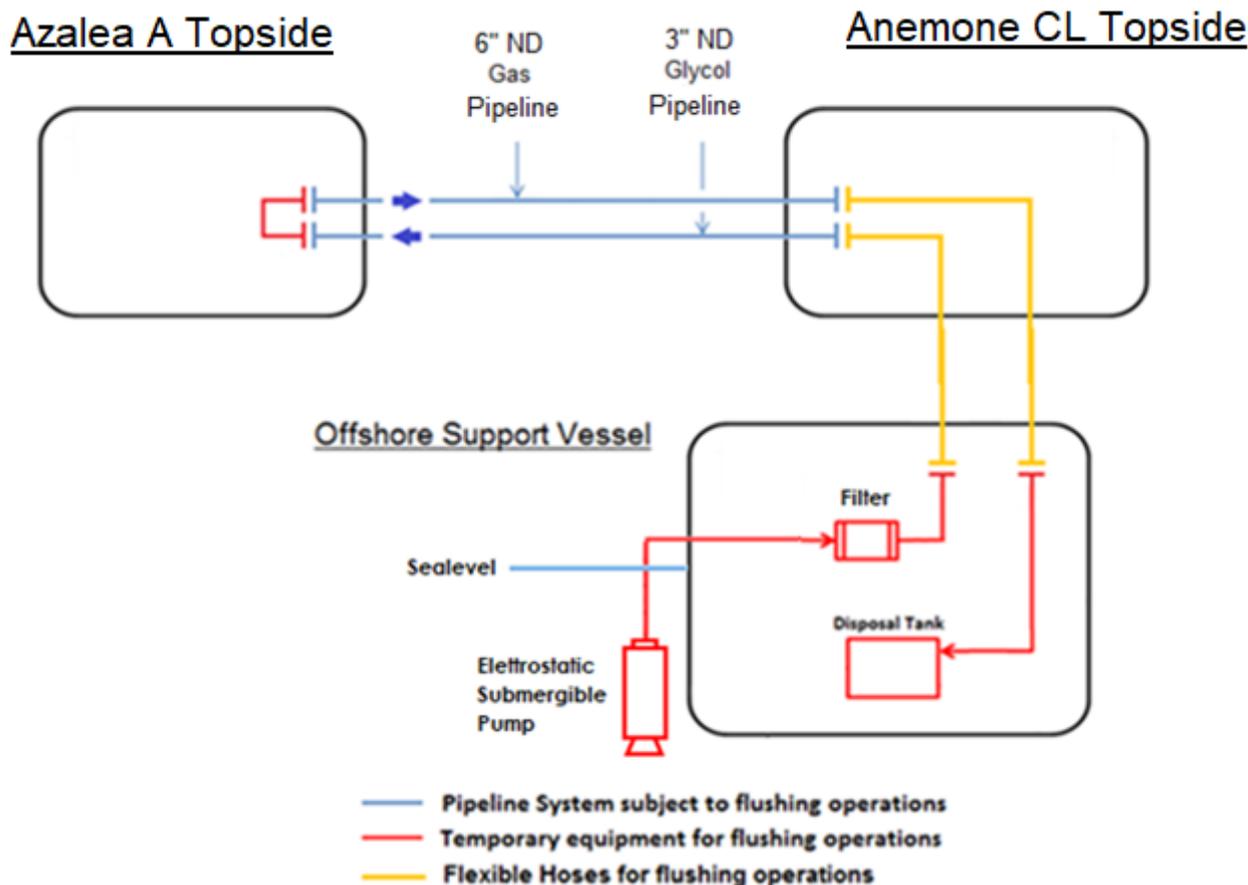


Figura 3.23 – Diagramma semplificato del Sistema di Flussaggio (Caso Alternativo)

3.4.3 *Disconnessione delle estremità del fascio di condotte*

La disconnessione del fascio di condotte riguarderà i tratti di spool sottomarini esposti adiacenti alla piattaforma Azalea A ed alla piattaforma Anemone Cluster.

La disconnessione avverrà solo al termine delle operazioni di flussaggio. Una volta recuperati gli spool alle estremità del fascio di condotte saranno inseriti dei tappi idonei per la chiusura delle linee.

I tappi di chiusura sono progettati per resistere ad una pressione di almeno 10 bar e per garantire l'isolamento della condotta da dismettere (Figura 3.24).

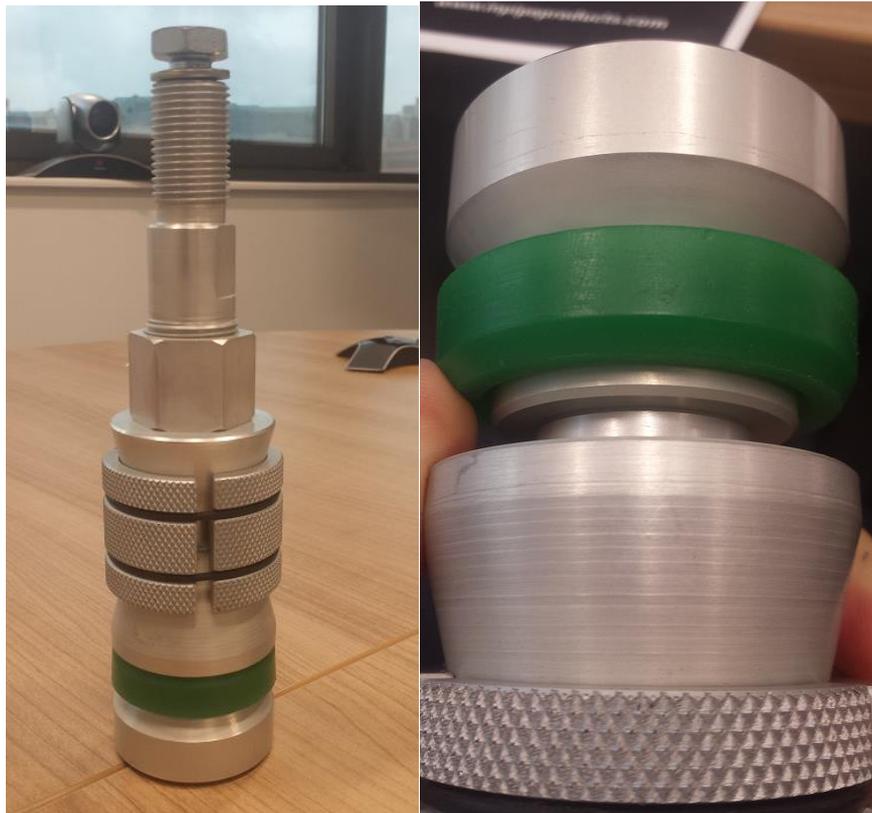


Figura 3.24 – Tappo di Chiusura – Vista Generale e Dettaglio

I tappi di chiusura saranno installati alle estremità delle linee immediatamente prima dell'interro delle stesse ovvero in corrispondenza della disconnessione delle stesse dalle piattaforme.

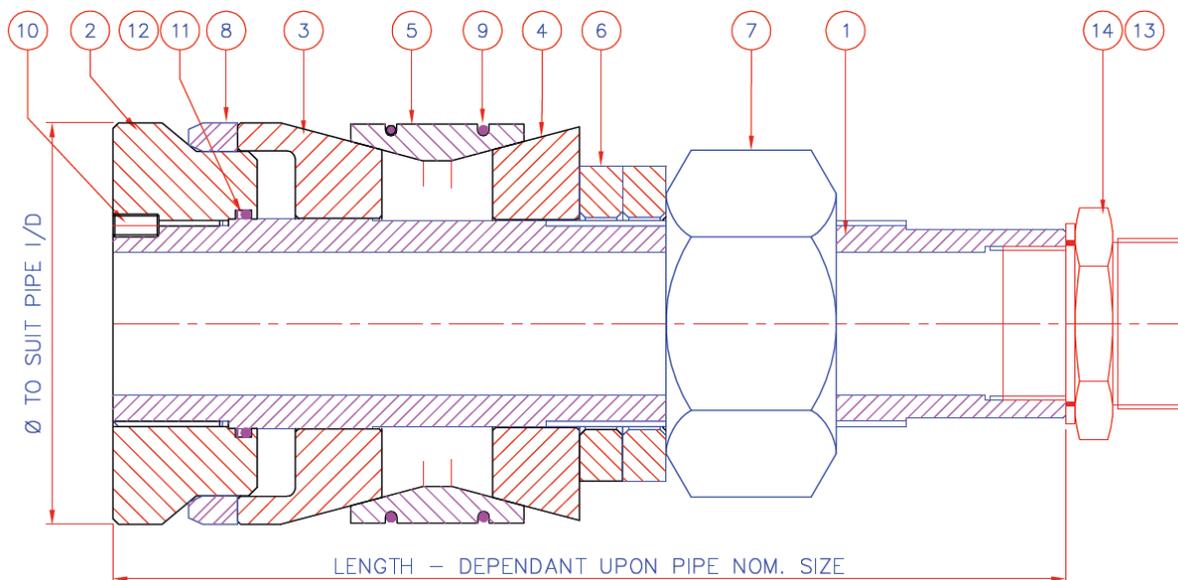


Figura 3.25 – Tappo di Chiusura – Sezione



Abandonment Plug - Assembly Items	
Item No.	Description
1	Body
2	Hub
3	Seal Expander
4	Expander
5	Vice Jaw
6	Nut Spacer
7	Energising hexagonal Nut
8	Posi-Seal TM
9	Springbelt
10	Grub screw
11	O-ring
12	Anti-extrusion ring
13-14	M-M adaptor - bonded seal

Tabella 3.1 – Tappo di chiusura – Elementi

I tratti di tubazione rimossi saranno trasportati a terra mediante lo stesso mezzo di supporto oppure con ausilio di una bettolina di trasporto.

A terra sarà allestito un cantiere portuale per il posizionamento delle sezioni di tubazione rimosse. La banchina ed il sito per lo stoccaggio degli oggetti rimossi sarà provvisto di mezzi idonei (ad esempio carrelli e gru) al fine di garantire le operazioni di scarico dai mezzi navali alla banchina e di movimentazione.

I lavori a mare comprenderanno la preparazione e l'assemblaggio di ponteggi, impalcature ed installazione delle attrezzature necessarie sia per la disconnessione dei tratti di tubazione da rimuovere sia per le precedenti attività di flussaggio.

3.4.4 Mezzi utilizzati sia per le operazioni di pulizia che per il recupero dei tratti esposti di tubazioni per la disconnessione della monotubolare

Per le operazioni di flussaggio sarà impiegato un supply vessel a supporto che ospiterà a bordo tutte le attrezzature necessarie.



Figura 3.26 – Supply Vessel per il flussaggio

Per la disconnessione comprensiva della rimozione dei tratti di tubazioni saranno utilizzati sommozzatori non in saturazione supportati da ROV e da un mezzo navale simile a quello impiegato per il flussaggio ma provvisto di idonea gru per il sollevamento e la movimentazione in coperta degli elementi recuperati.

Le sezioni esposte delle condotte saranno tagliate con macchina a filo diamantato o smerigliatrice.



Figura 3.27 – Taglio spool con smerigliatrice



Figura 3.28 – Taglio spool con Cesoi

3.4.4.1 Lavori a mare sulla piattaforma Azalea A

L'operazione di disconnessione in corrispondenza della piattaforma Azalea A deve essere tale da consentire la rimozione della piattaforma stessa.

Prima della rimozione degli spool saranno rimossi eventuali materassi ed elementi presenti a protezione delle condotte.

Prima di iniziare le operazioni di taglio, le sezioni da rimuovere saranno imbragate in sicurezza e quindi tensionate con sollevamento dal gancio della gru a disposizione sul mezzo navale. Il sistema di taglio sarà attivato in sicurezza e le operazioni di taglio saranno nello stesso tempo monitorate e assistite da sub e ROV.

I punti di taglio identificati sono sopra e sotto il livello del mare e permettono la disconnessione e la rimozione delle sezioni di riser, clampe, scale ed ogni altro oggetto che interferisce con le due aree di taglio da pulire.

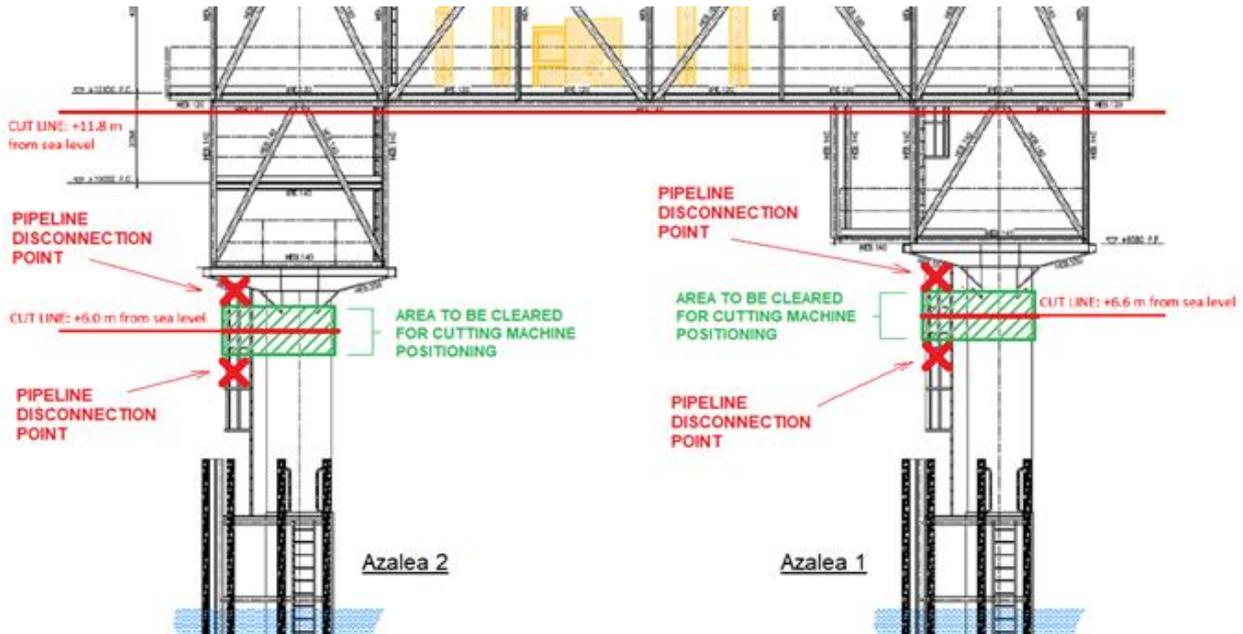


Figura 3.29 – Piattaforma Azalea A – Lavori sopra il livello del mare

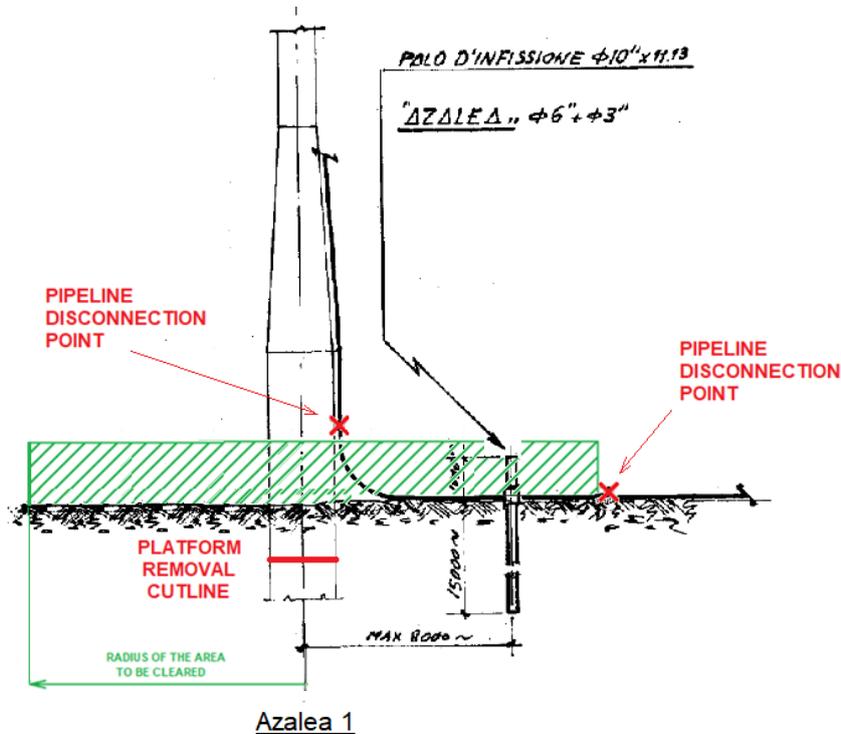


Figura 3.30 – Piattaforma Azalea A – Lavori sotto il livello del mare

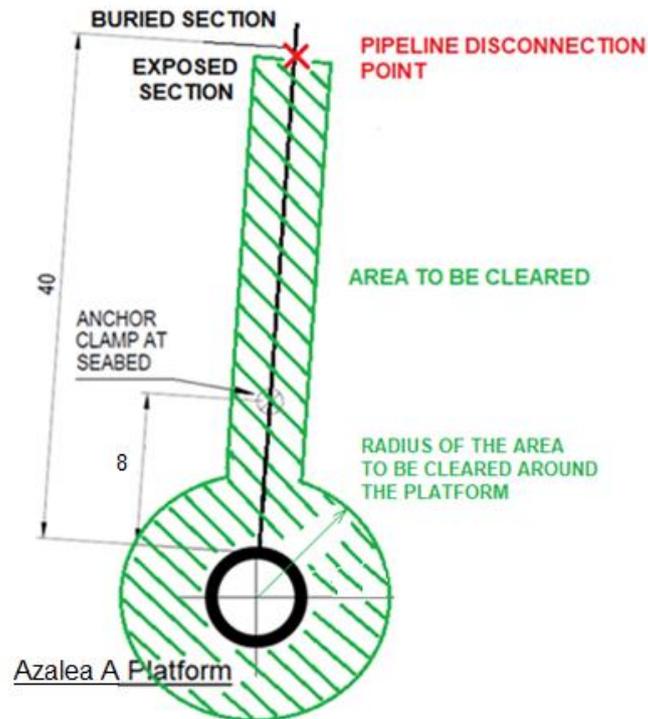


Figura 3.31 – Piattaforma Azalea A – Vista in pianta, lavori sotto il livello del mare

I lavori offshore includeranno anche la rimozione delle clampe di ancoraggio fisse al fondo mare (1 m sotto il fondo mare).

3.4.4.2 Lavori a mare sulla piattaforma Anemone Cluster

Le operazioni per la disconnessione delle pipeline in corrispondenza della piattaforma Anemone Cluster non prevedono nessun lavoro sulla sezione verticale dei riser, e tutte le attività relative al taglio, spooling e recupero sono riferite alle sezioni, come mostrato in Figura 3.32 e Figura 3.33.

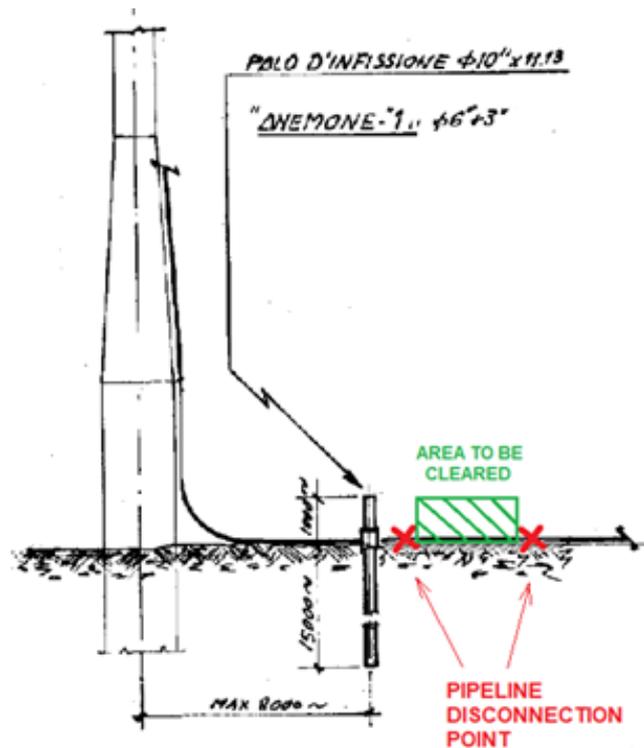


Figura 3.32 – Piattaforma Anemone Cluster – Vista laterale, spooling delle sezioni esposte delle pipeline

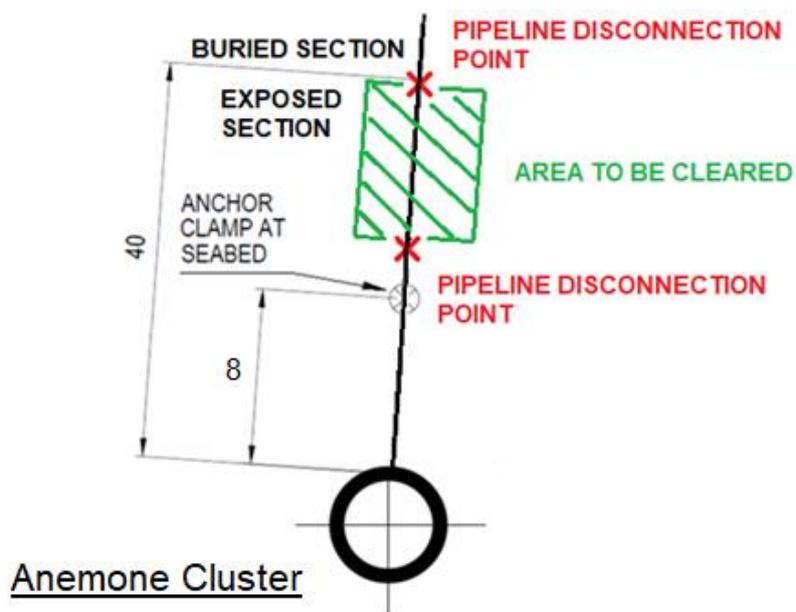


Figura 3.33 – Piattaforma Anemone Cluster – Vista in pianta, lavori sotto il livello del mare

3.5 Tipologia e categorie di rifiuti che dovranno essere gestiti durante lo svolgimento delle operazioni

	eni S.p.A. DICS	DOC SICS_247 Documentazione richiesta ai sensi dell'art. 14 DM 15/02/2019 (Allegato 3)	Pag. 54 di 119
---	--------------------	--	----------------

Di seguito è riportata lista indicativa delle principali tipologie di rifiuti che si possono produrre durante lo svolgimento delle operazioni di decommissioning. In questa fase vengono identificate le principali tipologie di rifiuti che verranno prodotti; successivamente si procederà alle analisi per l'attribuzione del codice EER. L'assegnazione del codice EER consentirà di individuare i gestori autorizzati (sia trasportatori che smaltitori) e di conseguenza le modalità di trattamento dei rifiuti (recupero, ove possibile, o smaltimento).

Preliminarmente, è possibile anticipare che tali rifiuti saranno costituiti da:

- Materiali cementizi, che saranno inviati a smaltimento come materiale inerte;
- Metalli e loro leghe, che saranno inviati ad un impianto autorizzato al recupero metalli;
- Materiali isolanti e materiali da costruzione, che verranno inviati a smaltimento o recupero;
- Acqua utilizzata per il flussaggio delle condotte, che sarà inviata a smaltimento;
- Altri rifiuti, che, a seconda del loro codice EER, verranno inviati a smaltimento o recupero.

L'identificazione esatta dei rifiuti sarà effettuata durante l'esecuzione dei lavori, per l'individuazione dei gestori autorizzati (trasportatori e smaltitori) e di conseguenza le modalità di trattamento dei rifiuti (smaltimento/recupero) conformemente a quanto ricavato dalla caratterizzazione degli stessi.

3.6 Costi stimati per la rimozione

Nel seguito si riporta la stima complessiva dei costi per la rimozione della struttura elaborata in funzione delle valutazioni ed analisi illustrate nel presente progetto di rimozione e sulla base del cronoprogramma delle operazioni offshore descritto al successivo paragrafo:

Voce di Costo	Valore Stimato (Euro)
Ingegneria e Project Management	32.922
Mobilitazione e Smobilizzazione dei Mezzi Navali	864.626
Operazioni Offshore di Rimozione e Trasporto a Terra	2.518.228
Smantellamento e Smaltimento/Recupero a Terra	272.744
Assicurazione e altri costi	895.516
Totale Complessivo	4.584.036

Tabella 3.2 – Costi rimozione della piattaforma Azalea A

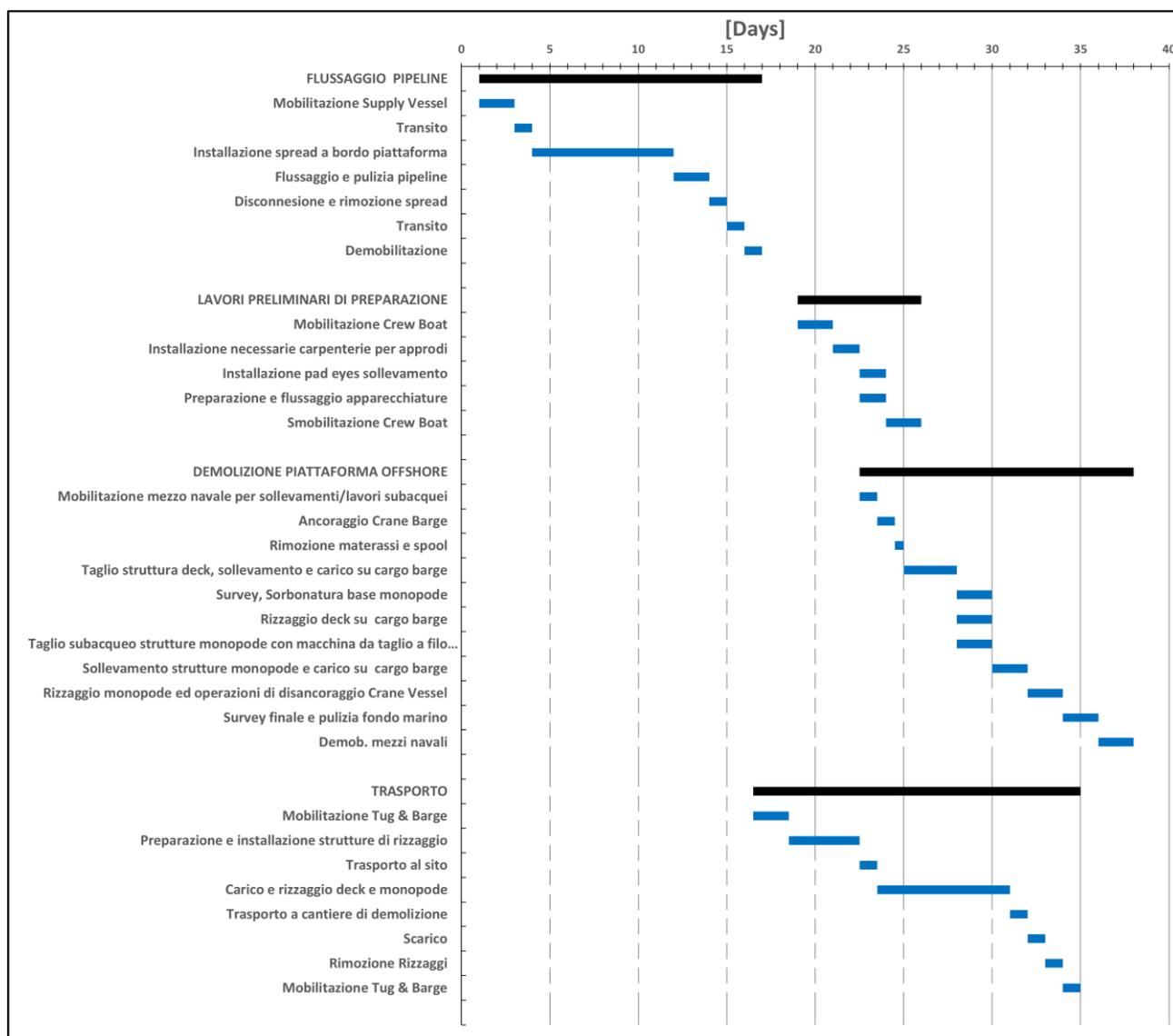
3.7 Cronoprogramma delle operazioni



Il cronoprogramma dei lavori a mare è stato definito con l'obiettivo di minimizzare il disturbo legato alla permanenza offshore dei mezzi navali coinvolti nei lavori, soprattutto per quanto riguarda il principale mezzo di rimozione (crane vessel), ed ai relativi tempi di navigazione per raggiungere il sito offshore di installazione.

L'esecuzione dei lavori a mare di rimozione senza soluzione di continuità, riducendo i relativi tempi, consente di limitare al minimo il disturbo e di ottimizzare l'organizzazione delle attività, evitando il rischio di allungamento dei tempi.

Nel seguito si riporta il cronoprogramma previsto di durata complessiva pari a 38 giorni comprensivo delle fasi preparatorie, le operazioni di rimozione ed il trasporto a terra della struttura rimossa:





4.0 STATO ATTUALE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI

La caratterizzazione dell'area interessata dal progetto di rimozione è stata effettuata tramite le informazioni ottenute dalle attività di monitoraggio effettuate a luglio 2019 presso la piattaforma Azalea B, collocata ad una distanza di circa 680 m rispetto alla piattaforma Azalea A che si prevede rimuovere. Il documento di riferimento è la *“Relazione finale dell'attività di monitoraggio eseguita nell'anno 2019”, relativa alla valutazione di eventuali effetti indotti dallo scarico a mare delle acque di strato separate dal gas*. Il piano di monitoraggio della piattaforma Azalea B è stato eseguito secondo quanto riportato dalle Linee Guida ISPRA approvate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel 2009. L'area interessata dall'indagine ambientale è compresa in un raggio di 500 metri dalla piattaforma Azalea B. Si riporta nella Figura 4.1 l'ubicazione delle piattaforme Azalea A e B.

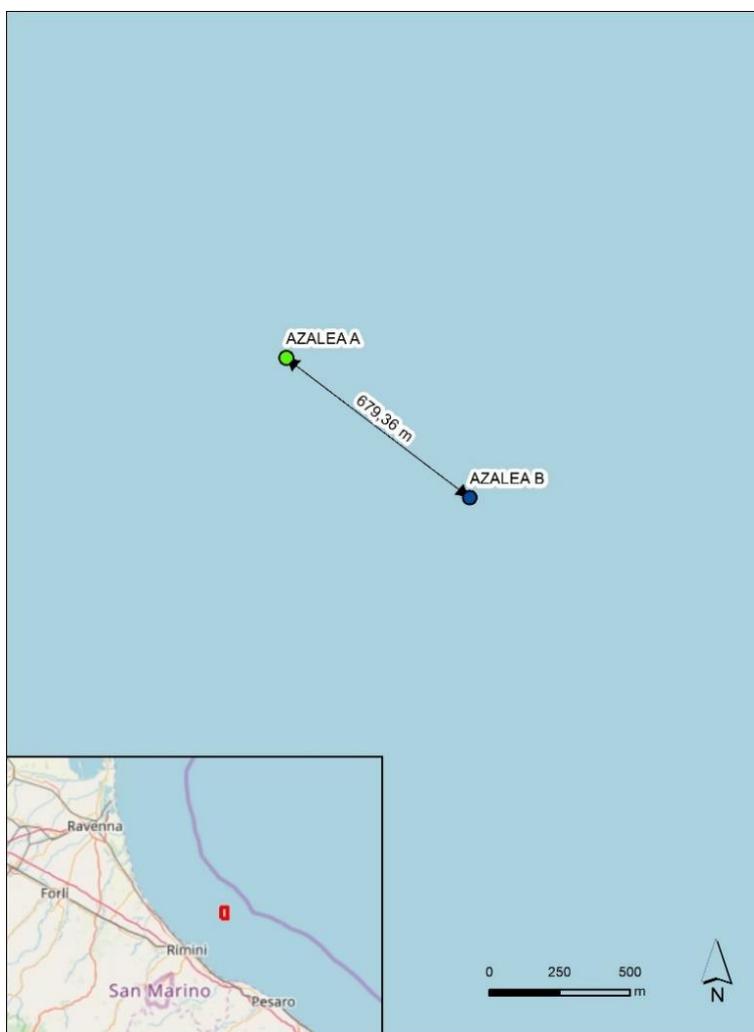


Figura 4.1 – Distanza tra le piattaforme Azalea A e Azalea B (Fonte: ERM, 2020)



4.1 Colonna d'acqua

Per il campionamento delle caratteristiche chimiche della colonna d'acqua nell'intorno della piattaforma Azalea B, sono state collocate quattro stazioni lungo un unico transetto, a distanza di 0, 25, 50 e 500 m dalla piattaforma (AZB_1, AZB_2, AZB_3 e AZB_4) secondo il disegno di campionamento indicato nelle Linee guida ISPRA per la redazione del piano di monitoraggio (Piattaforma Azalea B – Indagini 2019, SZN in RTI con CNR, OGS, ambiente, CIBM e CoNISMa).

Si riportano i risultati ottenuti dai prelievi di acqua e dei profili verticali effettuati mediante sonda multiparametrica in data 12 luglio 2019.

La colonna d'acqua presenta un evidente termoclino tipico del periodo estivo, caratterizzato da uno strato rimescolato superficiale dello spessore di 8 m con valori di temperature intorno a 26,5°C che tendono a diminuire rapidamente fino ad arrivare a valori intorno a 16,5°C sul fondo. (Figura 4.2)

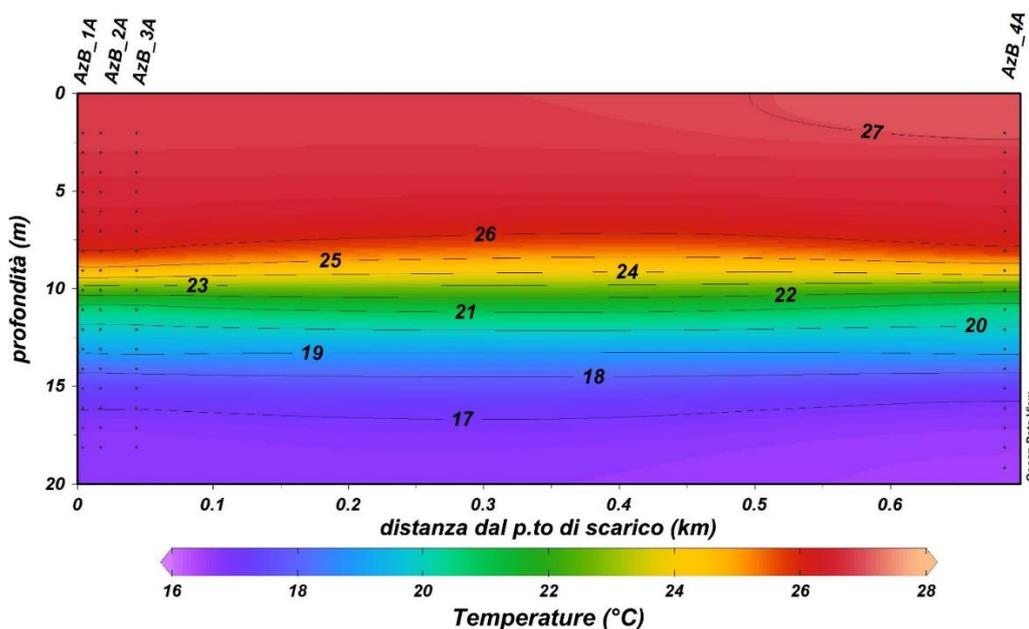


Figura 4.2 – Temperatura della Colonna d'acqua (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

La colonna d'acqua mostra un netto aloclino caratterizzato da uno strato superficiale dello spessore di 8 m, con valori di salinità intorno a 32 che aumentano rapidamente fino ad arrivare a valori di salinità intorno a 37,5 sul fondo (Figura 4.3).

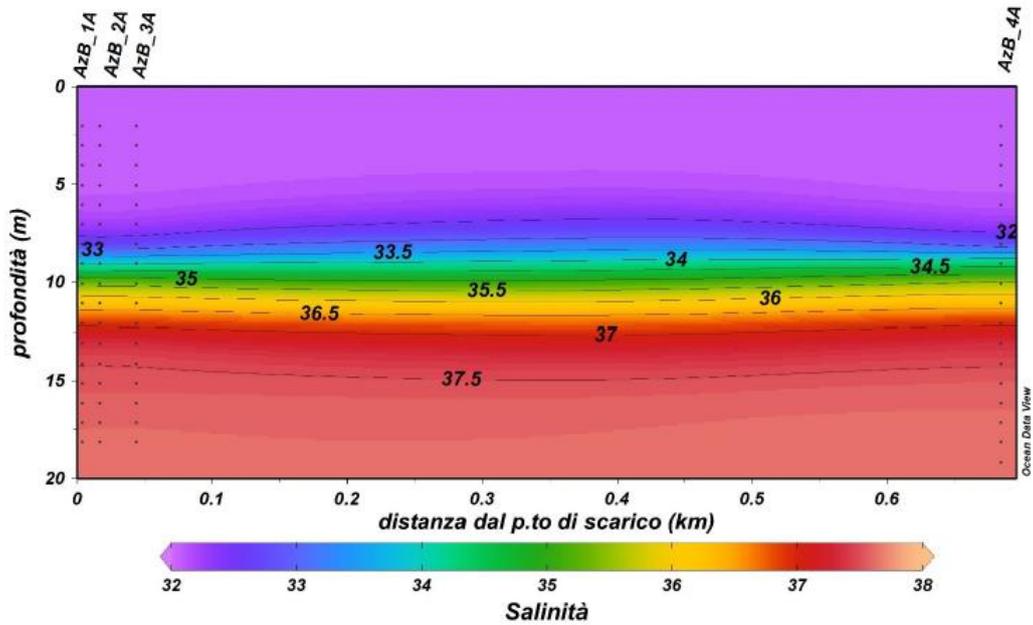


Figura 4.3 – Salinità della Colonna d'acqua (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

La densità presenta un andamento simile alla salinità, con valori intorno a 21 kg/m^3 nei primi 8 m della colonna d'acqua che aumentano rapidamente fino ad arrivare a $27,5 \text{ kg/m}^3$ sul fondo (Figura 4.4).

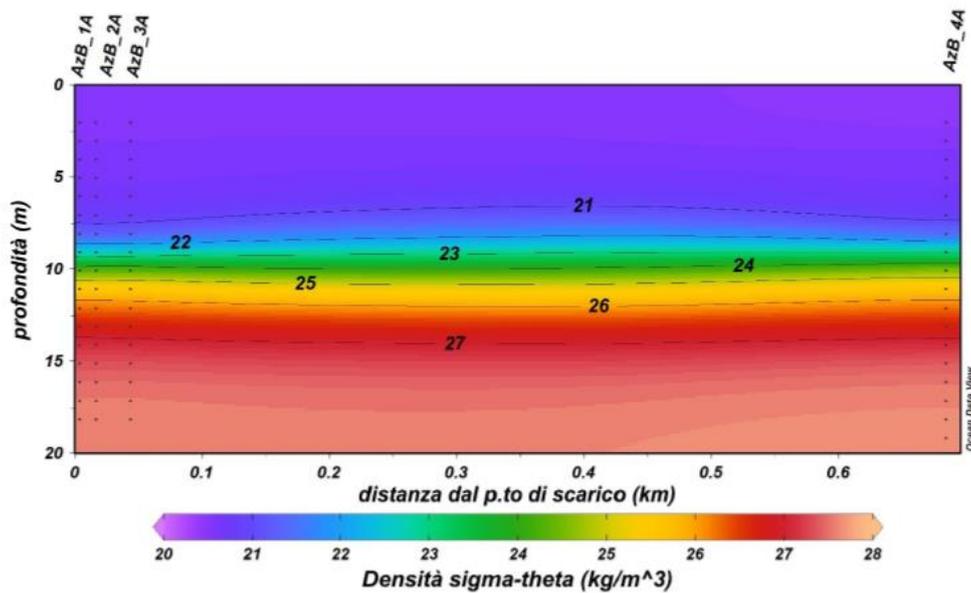


Figura 4.4 – Densità della Colonna d'acqua (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)



La concentrazione di ossigeno disciolto mostra valori intorno a 110% di saturazione nei primi 8 m della colonna d'acqua, che aumentano e raggiungono valori intorno al 115% di saturazione a 10 m, per poi diminuire fino ad arrivare a valori intorno all'80% di saturazione sul fondo (Figura 4.5).

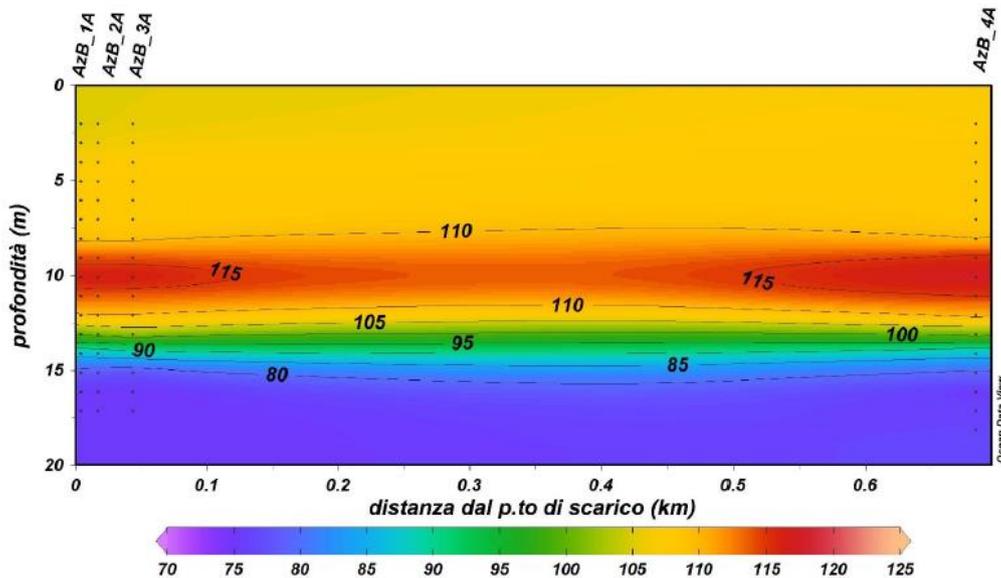


Figura 4.5 – Ossigeno disciolto (% di saturazione) (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

La clorofilla-a presenta valori intorno a 0,5 $\mu\text{g/l}$ in superficie, che aumentano e raggiungono valori intorno a 2,5 $\mu\text{g/l}$ a 12 m per poi diminuire fino ad arrivare a valori intorno a 1 $\mu\text{g/l}$ in prossimità del fondo (Figura 4.6).

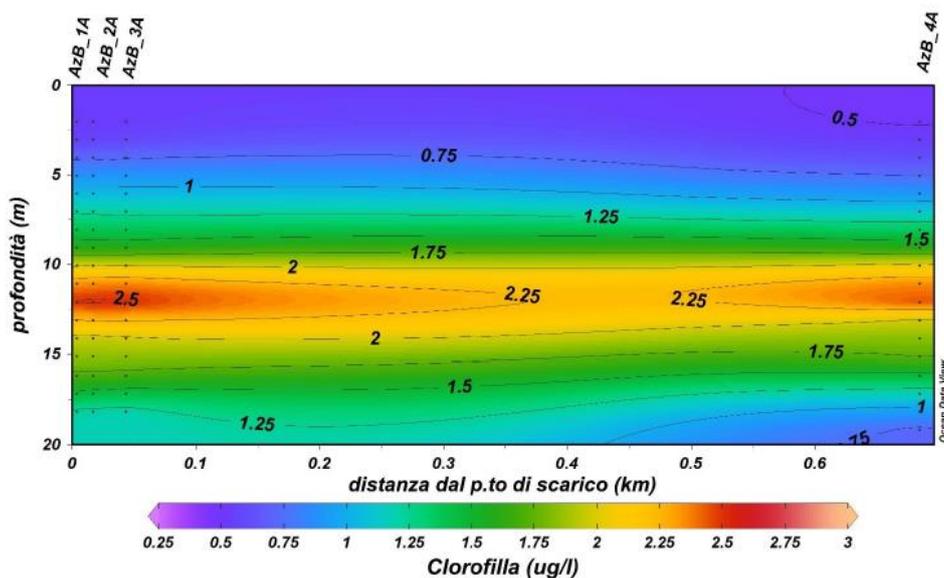


Figura 4.6 – Clorofilla-a ($\mu\text{g/l}$) (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)



I valori di trasmissione risultano intorno all'85% nei primi 12 m di profondità, per poi diminuire fino a ad arrivare a valori intorno al 65% (Figura 4.7).

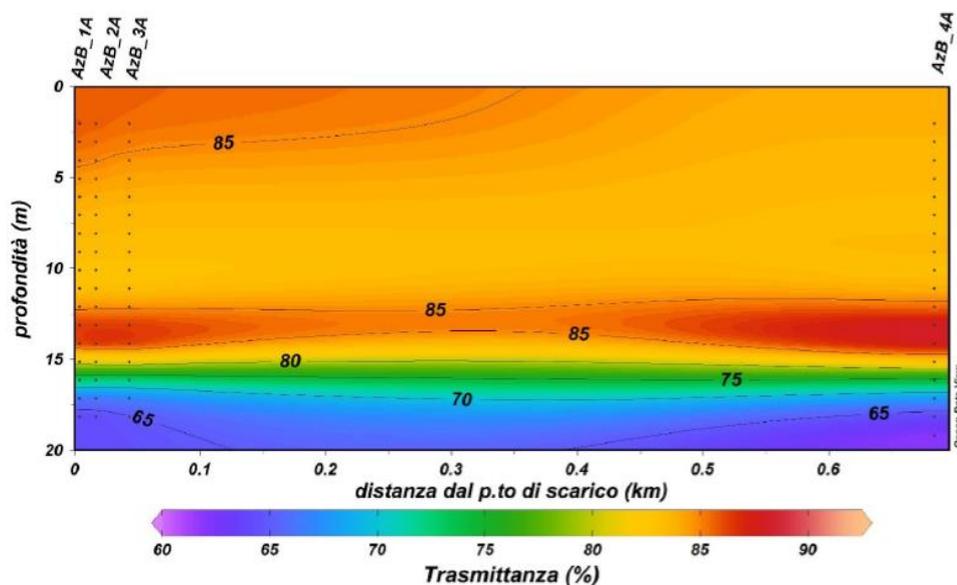


Figura 4.7 – Trasmissione (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

Le misure di pH registrate nella zona oggetto di studio indicano valori compresi fra 8,6 unità di pH in superficie e 8,4 unità di pH sul fondo (Figura 4.8) e rientrano nell'intervallo di variabilità tipica del parametro.

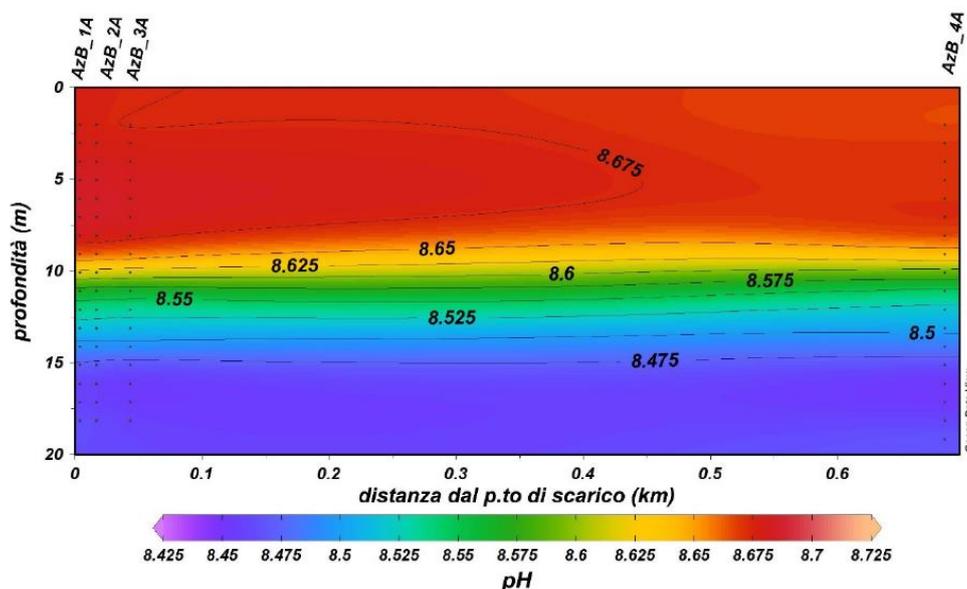


Figura 4.8 – pH nella colonna d'acqua (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)



L'ortofosfato risulta sempre inferiore al limite di rilevabilità strumentale di 0,80 mg/l P-PO₄, sia alla quota di scarico delle acque di strato che alla quota superficiale (Figura 4.9).

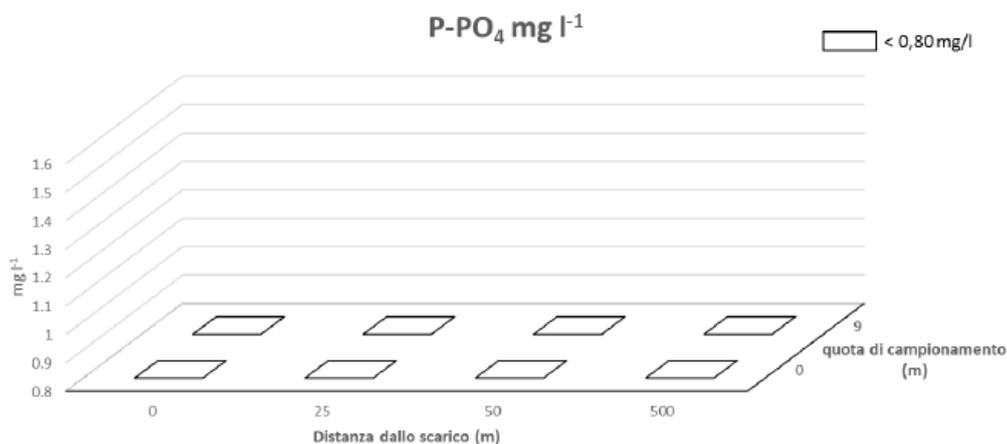


Figura 4.9 – Fosfati P-PO₄ (mg/l) (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

Le concentrazioni di Sali azotati sono sempre inferiori ai limiti di rilevabilità per quanto concerne N-NO₂ (0,034 mg/l; Figura 4.10) e N-NH₃ (0,50 mg/l; Figura 4.12). Le concentrazioni di N-NO₃ (Figura 4.11) variano tra il limite strumentale (0,039 mg/l), osservato in più stazioni, ed un valore massimo di 0,75 mg/l (stazione AZB-4, quota dei 9 m).

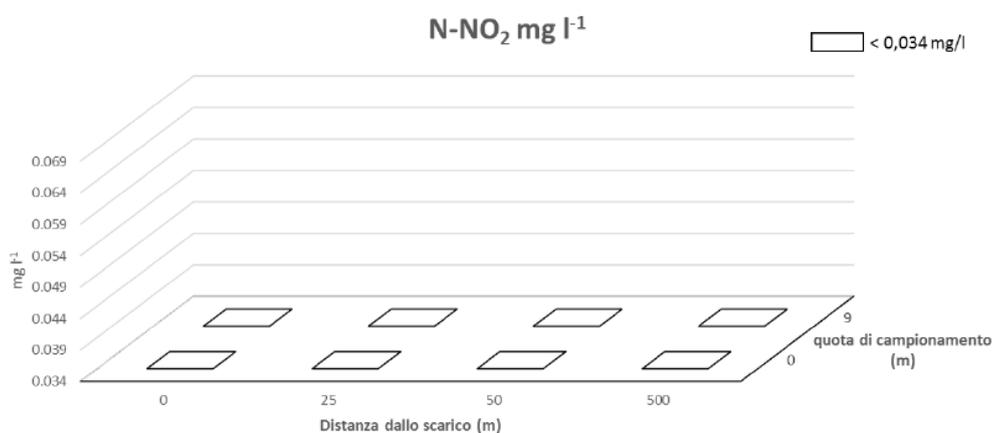


Figura 4.10 – Nitriti N-NO₂ (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

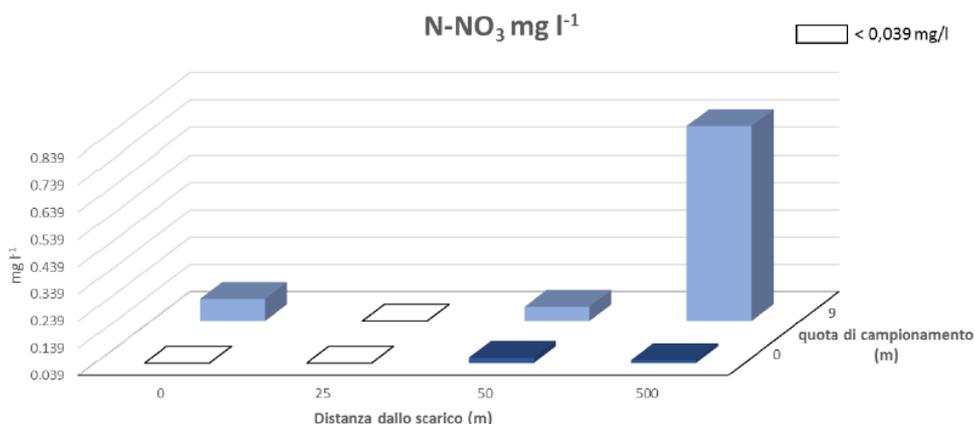


Figura 4.11 – Nitrati N-NO₃ (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

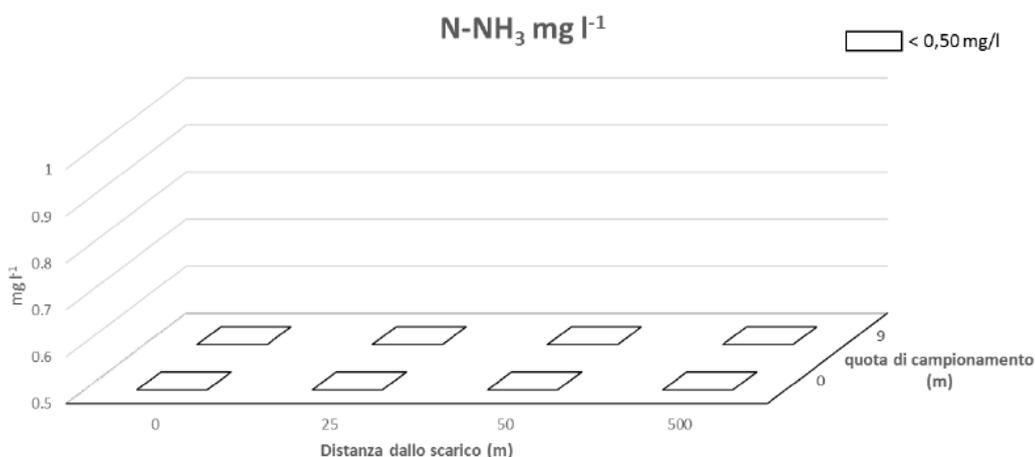


Figura 4.12 – Ammoniaca N-NH₃ (Fonte: Piattaforma Azalea B Indagini 2019, SZN)

4.1.1 Idrocarburi nella colonna d'acqua

L'attività di campionamento effettuata a luglio 2019 ha previsto il rilevamento dei seguenti contaminanti organici all'interno della matrice acqua: idrocarburi totali, idrocarburi alifatici (C₆-C₁₀ e C₁₁-C₂₀) e BTEX (Benzene, Toluene, Etilbenzene, o,m,p-Xilene). Al fine di ottenere un quadro più esaustivo sono stati rilevati anche lo Stirene e gli idrocarburi alifatici C₂₁-C₂₈. La Tabella 4.1 riporta i valori di concentrazione rilevati nei campioni di acqua.

Le concentrazioni dei composti aromatici volatili BTEX presentano concentrazioni inferiori al limite di quantificazione del metodo (LOQ) solo per il Toluene e il o-Xilene. Gli altri parametri misurati mostrano comunque concentrazioni ampiamente sotto i limiti in tutte le stazioni.



Azalea B µg/l		AZB-1 0 m	AZB -1 9 m	AZB -2 0 m	AZB -2 9 m	AZB -3 0 m	AZB -3 9 m	AZB -4 0 m	AZB -4 9 m
BTEX	Benzene	0,013	0,023	0,015	0,023	0,015	0,025	0,017	0,023
	Etilbenzene	0,054	0,053	0,030	0,029	0,032	0,033	0,030	0,042
	Toluene	< 0,10	< 0,10	< 0,10	< 0,10	< 0,10	< 0,10	< 0,10	< 0,10
	m + p Xilene	0,061	0,058	0,049	0,045	0,051	0,050	0,048	0,059
	o - Xilene	< 0,05	< 0,05	< 0,05	< 0,05	< 0,05	< 0,05	< 0,05	< 0,05
Stirene		0,13	0,13	0,053	0,055	0,051	0,055	0,052	0,064
Idrocarburi totali		< 35	< 35	< 35	180	< 35	< 35	< 35	< 35
Σn - C6-C10		< 15	< 15	< 15	< 15	< 15	< 15	< 15	< 15
Σn - C11-20		< 10	< 10	< 10	69	< 10	< 10	< 10	< 10
Σn - C21-28		< 10	< 10	< 10	40	< 10	< 10	< 10	< 10

Tabella 4.1 – Concentrazione di BTEX, idrocarburi alifatici e idrocarburi totali nella colonna d'acqua

4.2 Sedimenti

Per il monitoraggio dei sedimenti nell'intorno della piattaforma Azalea B sono state collocate quattro stazioni lungo un unico transetto, a distanza di 0, 25, 50 e 500 m dalla piattaforma (AZB_1, AZB_2, AZB_3 e AZB_4). In ogni stazione di campionamento è stato prelevato il livello superficiale (0-2 cm) e quello sub-superficiale (8-10 cm) solo in AZB_3 e AZB_4.

I risultati delle analisi granulometriche sono riportati nella Tabella 4.2. Sia i sedimenti superficiali sia quelli sub-superficiali risultano composti in prevalenza da sabbia e pelite, mentre la frazione più grossolana (ghiaia) presenta percentuali trascurabili (<0,1%) in quasi tutte le stazioni ed un valore di 0,6% in una di esse (AZB_4S 8-10). Compresa nell'intervallo 32,5% (AZB_4S 0-2 cm) e 49,7% (AZB_1S 0-2 cm), la frazione sabbiosa risulta inferiore alla pelite in tutte le stazioni ed in entrambi gli strati fatta eccezione per il sedimento superficiale nei pressi della piattaforma dove invece queste due frazioni granulometriche si eguagliano. Con percentuali comprese tra 50,3% (AZB_1S 0-2) e 67,5% (AZB_4 0-2), la pelite presenta un andamento complementare alla sabbia.



AZALEA B	Ghiaia	Sabbia	Pelite
AZB_1S (0-2)	< 0,1	49,7	50,3
AZB_2S (0-2)	< 0,1	38,9	61,1
AZB_3S (0-2)	0,2	45,1	54,7
AZB_3S (8-10)	< 0,1	44,4	55,6
AZB_4S (0-2)	< 0,1	32,5	67,5
AZB_4S (8-10)	0,6	37,3	62,1

Tabella 4.2 – Risultati delle analisi granulometriche: sigla campione, percentuali delle principali frazioni granulometriche

4.2.1 *Metalli nei sedimenti marini*

Nella Tabella 4.3 sono riportate le concentrazioni di As, Ba, Cd, Cr, Cu, Fe, Hg, Ni, Pb, V e Zn, espresse in mg/kg s.s. (sul secco), fatta eccezione per il Fe che è espresso in percentuale (% s.s.).

Campione	As	Ba	Cd	Cr	Cu	Fe	Hg	Ni	Pb	V	Zn
Unità di misura	mg/kg s.s.	% s.s.	mg/kg s.s.								
AZB_1 (0-2)	9,01	157,19	0,132	67,12	25,26	2,41	0,125	56,11	18,34	52,41	230,69
AZB_2 (0-2)	9,75	63,62	0,092	82,72	27,40	2,78	0,127	64,87	20,15	61,10	95,33
AZB_3 (0-2)	8,72	58,89	0,123	68,94	19,65	2,38	0,077	54,83	16,14	48,38	81,54
AZB_3 (8-10)	7,44	46,33	0,134	41,41	18,18	2,03	0,082	46,60	13,37	26,76	72,31
AZB_4 (0-2)	6,99	148,48	0,172	64,23	17,46	2,27	0,129	49,66	13,61	45,68	73,93
AZB_4 (8-10)	8,43	186,41	0,174	68,92	24,21	2,54	0,121	55,58	16,98	55,07	82,11

Tabella 4.3 – Concentrazioni dei principali metalli nei sedimenti

4.2.2 *Idrocarburi nei sedimenti marini*

4.2.2.1 VOC: BTEX, stirene ed idrocarburi alifatici C₆-C₁₀

Le concentrazioni dei composti BTEX, stirene e idrocarburi C₆-C₁₀ nel sedimento risultano tutte al di sotto del limite di rilevabilità analitico (rif. Tabella 4.4).

AZALEA B		AZB_1 (0-2)	AZB_2 (0-2)	AZB_3 (0-2)	AZB_3 (8-10)	AZB_4 (0-2)	AZB_4 (8-10)
VOC µg/kg s.f.	BTEX	Benzene	< 1,2	< 1,4	< 1,1	< 0,96	< 0,97
		Etilbenzene	< 5,8	< 7,0	< 5,4	< 4,8	< 4,9
		Toluene	< 5,8	< 7,0	< 5,4	< 4,8	< 4,9
		m + p Xilene	< 12	< 14	< 11	< 9,6	< 9,7



AZALEA B		AZB_1 (0-2)	AZB_2 (0-2)	AZB_3 (0-2)	AZB_3 (8-10)	AZB_4 (0-2)	AZB_4 (8-10)
	o - Xilene	< 5,8	< 7,0	< 5,4	< 4,8	< 4,9	< 6,0
	ΣBTEX*	15,3	18,2	14,2	12,5	12,7	15,6
	Stirene	< 5,8	< 7,0	< 5,4	< 4,8	< 4,9	< 6,0
	ΣC6-C10	< 190	< 240	< 180	< 160	< 160	< 200

**Per il calcolo della sommatoria BTEX (ΣBTEX) quando i composti risultano non quantificabili è stato attribuito in maniera cautelativa un valore di concentrazione pari alla metà del LOQ.*

Tabella 4.4 – Concentrazione (µg/kg s.f.) dei BTEX, stirene e degli idrocarburi alifatici C6-C10 nei sedimenti

4.2.2.2 Idrocarburi alifatici C₁₀₋₄₀

Il contenuto di alifatici C₁₀-C₄₀ nei sedimenti risulta compreso nell'intervallo 5,5-10 mg/kg s.s., nello strato sub-superficiale di AZB_4 ed in quello superficiale di AZB_1, rispettivamente. Per quanto riguarda il sedimento sub-superficiale, le concentrazioni risultano pressoché invariate (circa 6 mg/kg s.s.) in AZB_3 ed AZB_4. La Figura 4.13 mostra l'andamento della concentrazione nei 4 punti di stazione di monitoraggio.

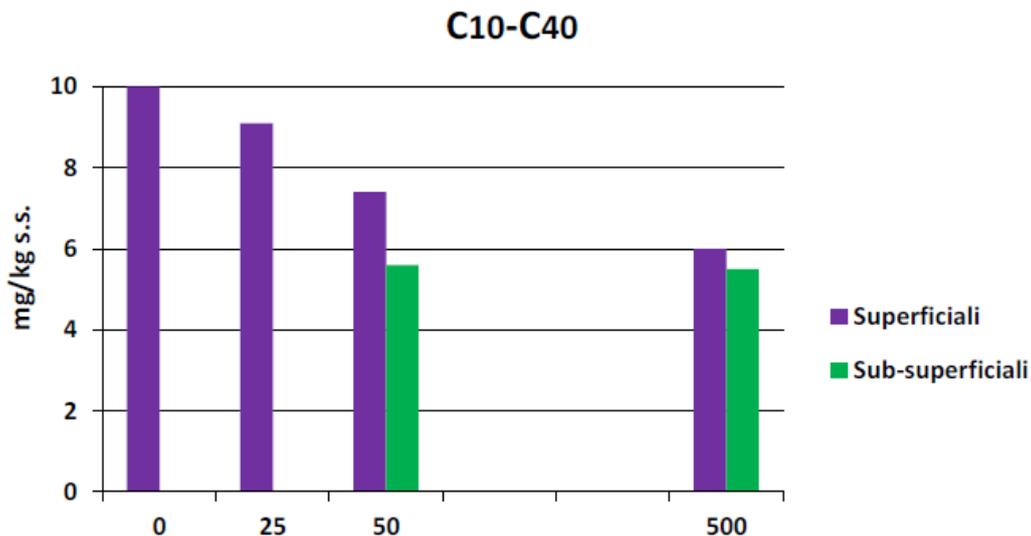


Figura 4.13 – Concentrazioni degli idrocarburi alifatici C10-C40 (mg/kg s.s.) nei sedimenti a distanza crescente dalla piattaforma

4.2.2.3 Idrocarburi totali e carbonio organico totale

Le concentrazioni di idrocarburi totali nei sedimenti marini campionati nella presente campagna di monitoraggio e le concentrazioni del carbonio organico totale (TOC) sono riportati in Tabella 4.5. Nel sedimento superficiale gli idrocarburi totali presentano un valore pari a 10 mg/kg s.s. nel sedimento superficiale, in prossimità della piattaforma, per poi decrescere fino a 6,2 mg/kg s.s. in AZB_4. Nello strato sub-superficiale, invece, le concentrazioni sono inferiori ai valori osservati in



superficie. Come per C₁₀-C₄₀. I valori sono al di sotto del limite di rilevabilità analitico in quasi tutte le stazioni o comunque piuttosto contenuti.

AZALEA B	AZB_1 (0-2)	AZB_2 (0-2)	AZB_3 (0-2)	AZB_3 (8-10)	AZB_4 (0-2)	AZB_4 (8-10)
Idrocarburi Totali (mg/kg s.s.)	10	9,3	7,6	5,8	6,2	5,7
TOC (% peso/peso)	< 2,1	1,3	1,0	< 0,78	< 1,4	< 1,1

Tabella 4.5. – Concentrazioni degli idrocarburi totali e del carbonio organico totale (TOC) nei sedimenti

4.2.2.4 Idrocarburi policiclici aromatici

Gli Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA) sono considerati dalla normativa nazionale sostanze prioritarie per la classificazione delle acque marino-costiere e per la valutazione della qualità dell'ambiente marino; a tale scopo sono stati elaborati degli Standard di Qualità Ambientale (SQA) per alcuni congeneri nei sedimenti marini (*D.M. n. 260 del 8-11-2010* e *D.Lgs. n.172 del 13-10-2015*).

Nella Tabella 4.6 sono riportate le concentrazioni dei singoli congeneri di IPA (i 16 IPA elencati nella lista delle sostanze pericolose e prioritarie dell'EPA), degli IPA Totali (Σ 16 singoli congeneri) e della sommatoria degli idrocarburi policiclici aromatici a basso ed alto peso molecolare.

AZALEA B	AZB_1 (0-2)	AZB_2 (0-2)	AZB_3 (0-2)	AZB_4 (0-2)	AZB_3 (8-10)	AZB_4 (8-10)	SQA-		
							MA ⁽¹⁾	TEL ⁽²⁾	PEL ⁽³⁾
Naftalene	7.3	< 5.5	< 5.4	< 5.3	< 5.1	< 5.4	35	34.6	391
Acenaftene	< 5.2	< 5.5	< 5.4	< 5.3	< 5.1	< 5.4	-	5.87	128
Acenaftilene	< 5.2	< 5.5	< 5.4	< 5.3	< 5.1	< 5.4	-	6.71	88.9
Fluorene	< 5.2	< 5.5	< 5.4	< 5.3	< 5.1	< 5.4	-	21.2	144
Fenantrene	11	< 5.5	< 5.4	5.7	< 5.1	< 5.4	-	86.7	544
Antracene	17	< 5.5	< 5.4	7	< 5.1	33	24	46.9	245
ΣIPA basso PM⁽⁴⁾	43.1	16.5	16.2	23.3	15.3	46.5		312	1442
Fluorantene	37	14	20	12	9.4	12	110	113	1494
Pirene	31	13	17	11	8.1	14	-	153	1398
Benzo (a) antracene	11	< 5.5	5.9	< 5.3	< 5.1	< 5.4	-	74.8	693
Crisene	13	6	13	< 5.3	< 5.1	7.5	-	108	846
Benzo (b) fluorantene	6.9	6.4	8.2	5.6	< 5.1	< 5.4	40	-	-
Benzo (k) fluorantene	10	6.4	9	6.5	5.6	7	20	-	-



AZALEA B	AZB_1 (0-2)	AZB_2 (0-2)	AZB_3 (0-2)	AZB_4 (0-2)	AZB_3 (8-10)	AZB_4 (8-10)	SQA-		
							MA ⁽¹⁾	TEL ⁽²⁾	PEL ⁽³⁾
Benzo (a) pirene	9.3	7.3	7.5	6.7	< 5.1	< 5.4	30	88.8	763
Dibenzo (a,h) antracene	< 5.2	< 5.5	< 5.4	< 5.3	< 5.1	< 5.4	-	6.22	135
Benzo (g,h,i) perilene	16	9.2	12	10	7	12	55	-	-
Indeno (1,2,3-c,d) pirene	11	7	8.7	7.6	5.2	5.9	70	-	-
ΣIPA alto PM⁽⁴⁾	147.8	74.8	104.0	67.4	48.1	69.2	-	655	6676
Σ IPA totali⁽⁴⁾	190.9	91.3	120.2	90.7	63.4	115.7	-	1684	16770

Note:
(1) Standard di qualità ambientale espresso come valore medio annuo (SQA-MA). In considerazione della complessità della matrice sedimento il DM ammette, ai fini della classificazione del buono stato chimico uno scostamento pari al 20% del valore riportato in tabella.
(2) TEL (Threshold Effect Level)
(3) PEL (Probable Effect Level)
(4) Per il calcolo della sommatoria degli IPA quando i composti risultano non quantificabili è stato attribuito in maniera cautelativa un valore di concentrazione pari alla metà del LOQ.

Tabella 4.6 – Concentrazioni (µg/kg s.s.) degli Idrocarburi Policiclici Aromatici rilevate nei sedimenti marini

4.3 Mitili

I mitili sono comunemente utilizzati come organismi bioindicatori nel monitoraggio dei principali contaminanti chimici. Durante il monitoraggio effettuato a luglio 2019, le concentrazioni sono state misurate in esemplari del mitilo mediterraneo, *Mytilus galloprovincialis*, prelevati dai piloni della piattaforma Azalea B, a due quote di campionamento.

4.3.1 Metalli nei mitili

Le concentrazioni medie di metalli in traccia misurate nei mitili di questa piattaforma sono riportate in Tabella 4.7. I risultati delle analisi sul bioaccumulo dei metalli in traccia nei mitili campionati nel 2019 hanno evidenziato che i valori di concentrazione di tutti i metalli in traccia sono all'interno dei normali range di variabilità stagionale. Non evidenziano fenomeni di aumentata biodisponibilità per nessuno degli elementi misurati, in funzione della profondità o dei precedenti anni di campionamento.

Prof m	As (µg/g) s.s.	Ba (µg/g) s.s.	Cd (µg/g) s.s.	Cr (µg/g) s.s.	Cu (µg/g) s.s.	Fe (µg/g) s.s.	Hg (µg/g) s.s.	Ni (µg/g) s.s.	Pb (µg/g) s.s.	V (µg/g) s.s.	Zn (µg/g) s.s.
Sup	9,57	1,46	1,36	< 0,6	2,71	87,56	0,027	2,04	1,24	< 0,6	105,23
Prof	10,13	1,33	1,46	< 0,6	2,96	129,26	0,047	1,45	1,50	< 0,6	149,33

Tabella 4.7 – Concentrazione di metalli nei tessuti di mitili 2019

**4.3.2 Contaminanti organici nei mitili**

Le concentrazioni di contaminanti organici, tra i quali idrocarburi policiclici aromatici (IPA), idrocarburi mono aromatici (BTEX: benzene, etilbenzene, toluene, stirene e xilene), idrocarburi alifatici volatili (C<10) ed idrocarburi alifatici semivolatili (C₁₀-C₄₀), sono riportati nella Tabella 4.8.

I valori di concentrazione di idrocarburi policiclici aromatici (IPA) e di idrocarburi semivolatili totali (C₁₀-C₄₀) risultano bassi e, nella maggior parte dei casi inferiori ai rispettivi LOQ metodologici.

Parametro	Metodica	UM	Sup.	Prof.
Contenuto lipidico	Rapporti ISTISAN 1996/34 pag 41 Met A	% s/s	0,8	6,9
Acenaftene	EPA3541 8270	µg/kg	< 40	< 26
Acenaftilene	EPA3541 8270	µg/kg	< 40	< 26
Antracene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Benzo (a) antracene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Benzo (a) pirene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Benzo (b) fluorantene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Benzo (g,h,i) perilene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Benzo (k) fluorantene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Crisene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Fenantrene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Fluorantene	EPA3541 8270	µg/kg	< 40	< 26
Fluorene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Indeno (1,2,3 - c,d) pirene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Naftalene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Pirene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Dibenzo (a,h) antracene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Dibenzo (a,e) pirene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
Dibenzo (a,h) pirene	EPA3541 8270	µg/kg	< 10	< 10
IPA Lower bound	calcolo	µg/kg	0	0
IPA Medium bound	calcolo	µg/kg	140	110
Benzene	EPA5021 8260	µg/kg	6,1	1,3
Etilbenzene	EPA5021 8260	µg/kg	< 2,8	< 2,6
Toluene	EPA5021 8260	µg/kg	17	18
Stirene	EPA5021 8260	µg/kg	< 2,8	< 2,6
Xilene	EPA5021 8260	µg/kg	< 5,7	< 5,3
Idrocarburi C<10	EPA5021 8015	µg/kg	4600	3300
Idrocarburi C10-C40	EPA3541 3620 8015	mg/kg	< 200	< 130
Idrocarburi totali		mg/kg	100	68

Tabella 4.8 – Concentrazione di composti organici nei tessuti di mitili rilevati durante la campagna del 2019



4.4 Informazioni relative alle condizioni meteo-marine, profondità e caratteristiche del fondale

4.4.1 Condizioni meteo climatiche dell'area di studio

Per ciò che concerne le caratteristiche meteo-climatiche nell'area della piattaforma Azalea A, si sono utilizzati i dati registrati presso la stazione mareografica di Ravenna Porto Corsini appartenente alla Rete Mareografica Nazionale, localizzata a circa 48 km di distanza in direzione NE rispetto ad Azalea A, ed i dati rilevati presso la piattaforma Amelia A, che fa parte del Network Ravenna Mare. Le caratteristiche anagrafiche delle stazioni sono riportate in Tabella 4.9.

Nome	Ravenna Porto Corsini	Piattaforma Amelia A
Coordinate	Latitudine = 44° 29' 31,47"	Latitudine = 44° 24' 18"
	Longitudine = 12° 16' 58,57"	Longitudine = 12° 39' 39"

Tabella 4.9 – Caratteristiche delle stazioni meteorologiche (Fonte: ISPRA, 2019)

4.4.1.1 Temperatura e Umidità

La Tabella 4.10 e la Tabella 4.11 riportano rispettivamente la temperatura media, massima e minima mensile dell'aria e dell'acqua marina così come misurate presso la stazione meteorologica di Ravenna. I dati registrati risultano in linea con il clima mediterraneo-continentale tipico della zona, con inverni miti ed estati calde e tendenzialmente più secche. Le temperature dell'acqua marina rispecchiano l'andamento stagionale delle temperature dell'aria; i valori medi risultano particolarmente elevati a causa della bassa profondità del fondale marino tipica dell'Adriatico.

Mese	Temperatura dell'aria [°C]		
	Temperatura media	Temperatura massima	Temperatura minima
Gennaio	6,17	8,34	3,34
Febbraio	7,26	9,26	5,40
Marzo	10,19	12,13	7,79
Aprile	14,96	16,42	13,97
Maggio	18,66	20,63	17,35
Giugno	23,21	24,45	22,18
Luglio	25,44	27,12	23,46
Agosto	24,91	26,41	23,11
Settembre	21,03	22,36	19,21
Ottobre	16,49	17,92	15,38
Novembre	11,44	13,52	9,22
Dicembre	6,82	8,34	6,01

**Tabella 4.10 – Temperatura dell'aria media mensile nel periodo 2013-2018 presso la stazione mareografica di Ravenna (Fonte: ISPRA, 2020)**

Mese	Temperatura dell'acqua [°C]		
	Temperatura media	Temperatura massima	Temperatura minima
Gennaio	8,17	9,92	5,76
Febbraio	8,37	10,17	7,41
Marzo	10,52	12,48	8,02
Aprile	15,16	16,04	13,79
Maggio	19,26	20,51	18,32
Giugno	24,04	25,17	23,04
Luglio	26,27	27,58	24,08
Agosto	25,97	27,06	24,03
Settembre	22,91	24,22	21,51
Ottobre	18,47	19,55	17,17
Novembre	14,17	15,94	13,02
Dicembre	9,84	11,74	8,90

Tabella 4.11 – Temperatura dell'acqua media mensile nel periodo 2013-2018 presso la stazione mareografica di Ravenna (Fonte: ISPRA, 2020)

La Tabella 4.12 riporta i valori di umidità relativa media, massima e minima mensile.

Mese	Umidità relativa [%]		
	Umidità relativa media	Umidità relativa massima	Umidità relativa minima
Gennaio	88%	96%	75%
Febbraio	89%	95%	84%
Marzo	86%	91%	82%
Aprile	83%	88%	78%
Maggio	80%	83%	75%
Giugno	75%	80%	73%
Luglio	75%	77%	71%
Agosto	74%	78%	71%
Settembre	78%	82%	74%
Ottobre	85%	87%	83%
Novembre	86%	93%	78%
Dicembre	90%	96%	88%

Tabella 4.12 – Umidità relativa media mensile nel periodo 2013-2018 presso la stazione mareografica di Ravenna (Fonte: ISPRA, 2020)



Nei grafici sottostanti sono riportati gli istogrammi di frequenza annuale di temperatura dell'aria (Figura 4.14) e di umidità relativa (Figura 4.15). Come si evince dalle figure, i valori più frequenti di temperatura coprono un intervallo molto ampio (9 - 27 °C) mentre per quanto riguarda l'umidità relativa più della metà delle misurazioni ricade nell'intervallo 75% - 85%.

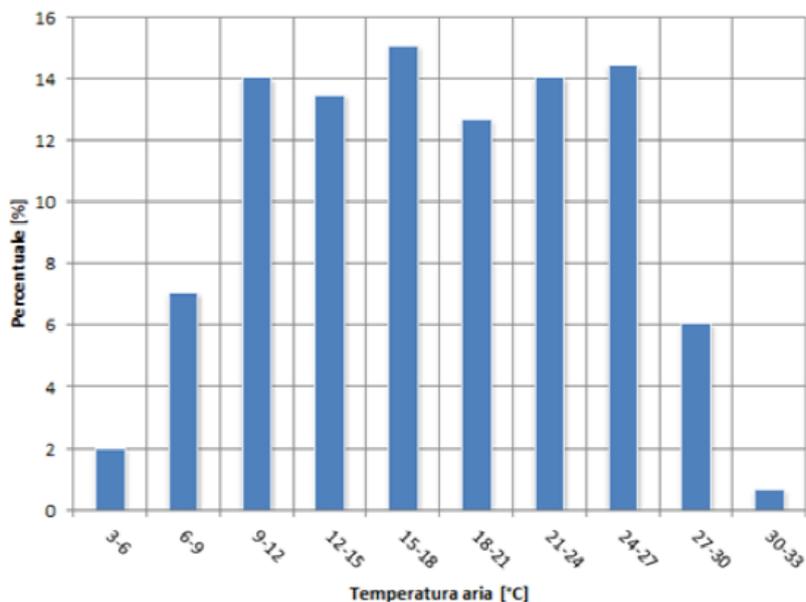


Figura 4.14 – Distribuzione dei valori di temperatura dell'aria media giornaliera nel periodo 2014-2016 presso la stazione di Amelia A (Fonte: ISPRA, 2019)

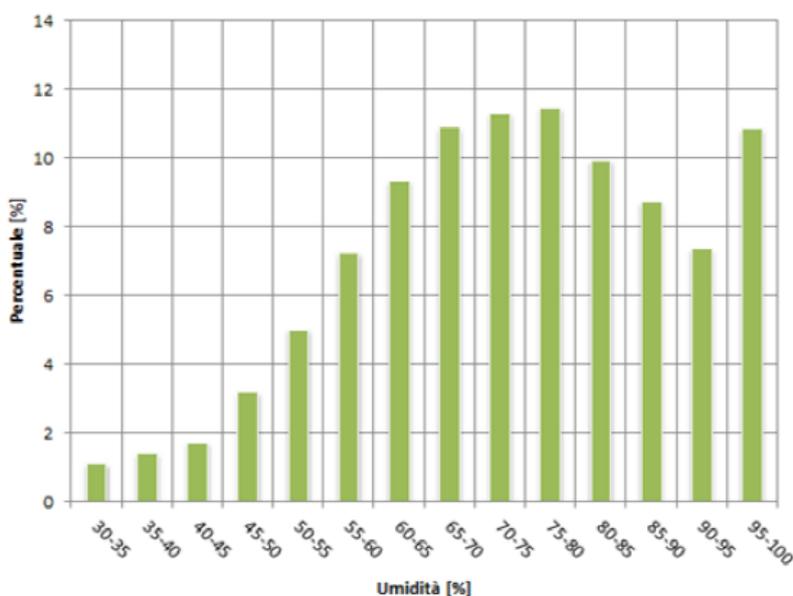


Figura 4.15 – Distribuzione dei valori di umidità relativa media giornaliera nel periodo 2014-2016 presso la stazione di Amelia A (Fonte: ISPRA, 2019)



4.4.1.2 Pressione atmosferica

In Tabella 4.13 sono riportati i dati di pressione atmosferica per il periodo 2013-2018. Il mese che presenta la pressione atmosferica in media più elevata è Dicembre, mentre i valori minimi sono registrati ad Aprile e Maggio. Non si evidenziano elevate escursioni mensili.

Mese	Pressione atmosferica [mbar]		
	Pressione atm. media	Pressione atm. massima	Pressione atm. minima
Gennaio	1016	1022	1013
Febbraio	1014	1020	1012
Marzo	1013	1019	1006
Aprile	1015	1019	1012
Maggio	1013	1016	1010
Giugno	1014	1017	1013
Luglio	1014	1016	1012
Agosto	1015	1017	1013
Settembre	1016	1019	1014
Ottobre	1018	1020	1016
Novembre	1016	1018	1013
Dicembre	1024	1031	1018

Tabella 4.13 – Pressione atmosferica media mensile nel periodo 2013-2018 presso la stazione mareografica di Ravenna (Fonte: ISPRA, 2020)

In Figura 4.16 è riportato l'istogramma di frequenza annuale di pressione atmosferica a livello del mare; i valori registrati presentano un tipico andamento a campana centrato sull'intervallo 1.010-1.015 mbar, a conferma dei dati registrati presso la stazione mareografica di Ravenna.

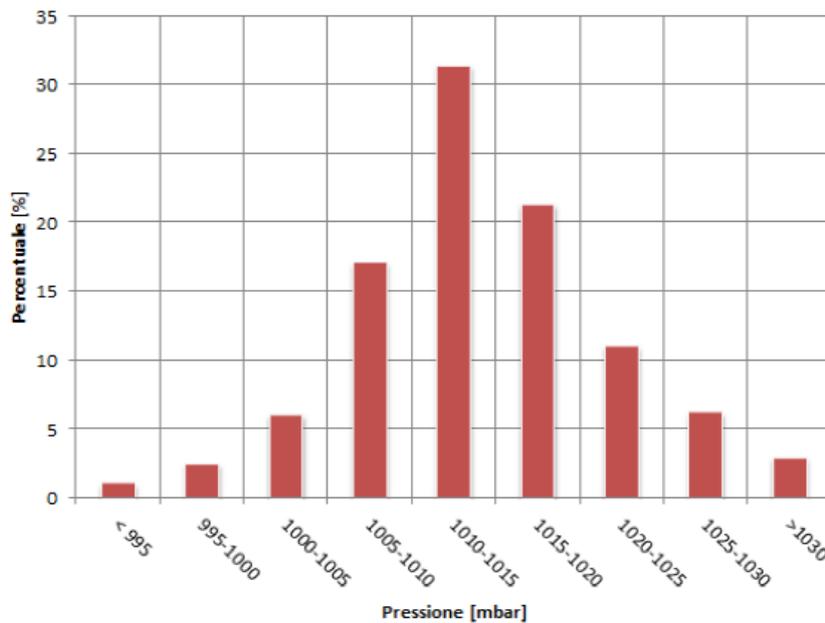


Figura 4.16 – Distribuzione dei valori di pressione media giornaliera nel periodo 2014-2016 presso la stazione di Amelia A (Fonte: ISPRA, 2019)

4.4.1.3 Direzione e velocità del vento

Nella successiva Figura 4.17 è riportata la rosa dei venti annuale registrata presso la stazione meteorologica di Amelia A per il periodo 2014-2016. Essa evidenzia come su base annuale la distribuzione del vento tenda a concentrarsi nei principali settori descritti in precedenza: la massima frequenza risulta associata ai settori di Scirocco (S/SE). In termini di velocità, è da notare l'elevata presenza di venti di debole intensità (inferiori ai 4 m/s) che probabilmente indicano come la circolazione dovuta alle condizioni a mesoscala sia perturbata dai fenomeni di brezza dovuti alla termica locale. Stagionalmente non si notano particolari variazioni del quadro annuale, con l'unica eccezione dell'inverno, stagione durante la quale lo Scirocco si affievolisce e diventano più frequenti venti provenienti dalle direzioni occidentali.

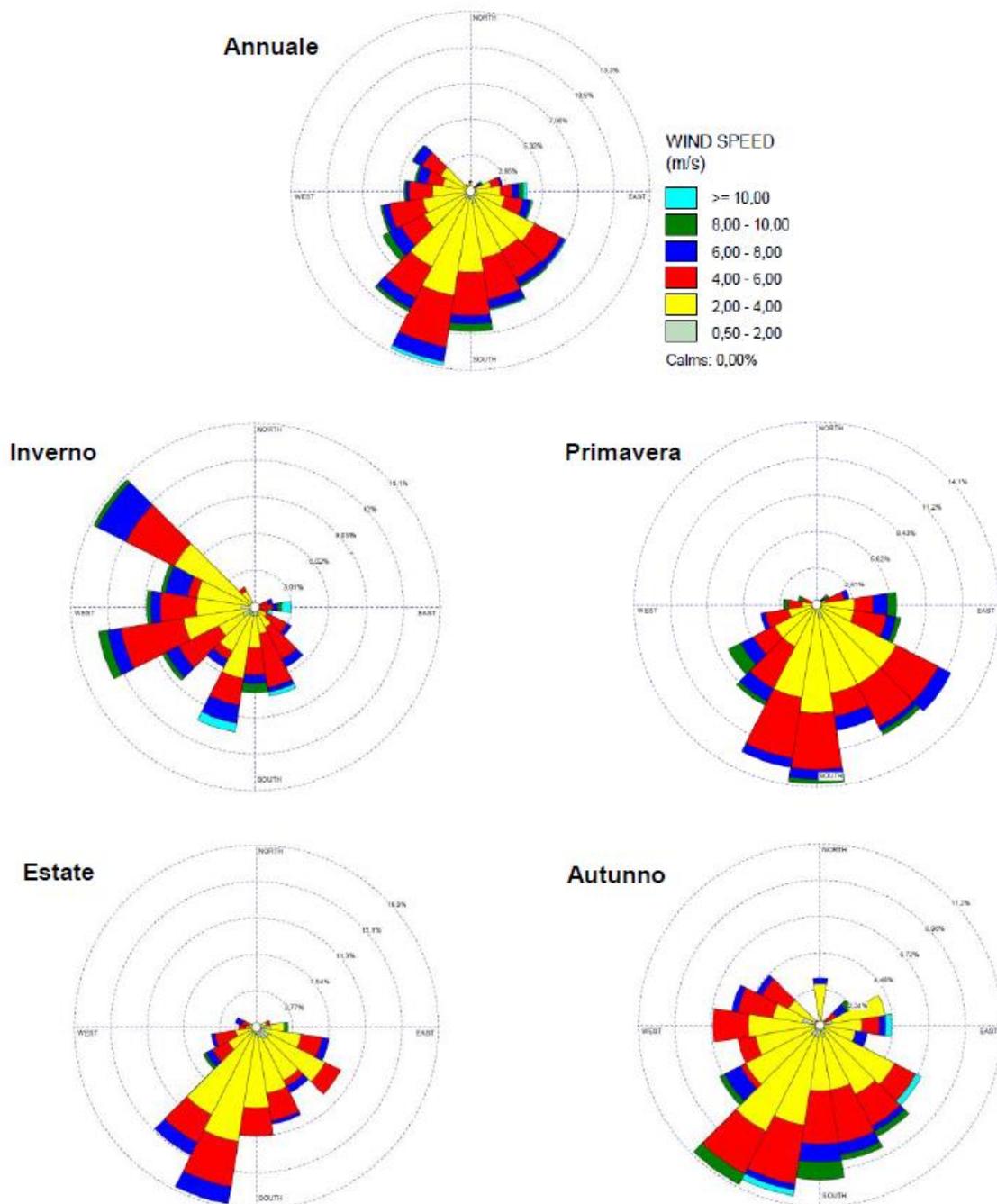


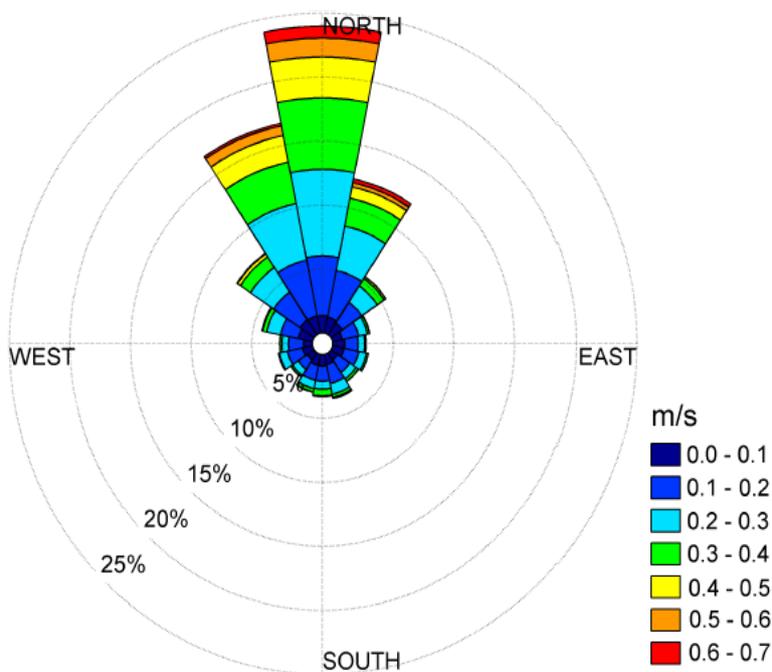
Figura 4.17 – Rose dei Venti annuali e stagionali presso la stazione meteorologica di Amelia A (periodo 2014-2016) (Fonte: ISPRA, 2019)



4.4.2 *Caratteristiche meteoceanografiche ed idrodinamiche*

Per descrivere il moto ondoso nell'area di studio, si riportano i dati acquisiti presso la stazione di Ravenna nel periodo 2005-2007.

I dati di corrente e direzione di provenienza provengono dalla serie storica di correnti superficiali (-5 m) ricostruite attraverso il modello oceanografico AdriaROMS, operativo presso il Servizio IdroMeteorologico dell'ARPA Emilia- Romagna. I dati di altezza d'onda significativa e direzione di provenienza, con i quali è stata ricostruita la rosa delle onde, sono stati ottenuti estraendo dagli archivi i risultati del modello dello stato del mare SWAN, operativo presso il Servizio IdroMeteorologico dell'ARPA Emilia- Romagna (Figura 4.18 e Figura 4.19).



**Figura 4.18 – Rosa delle correnti presso la stazione mareografica di Ravenna 2005-2007
(Fonte: ARPA Emilia- Romagna)**

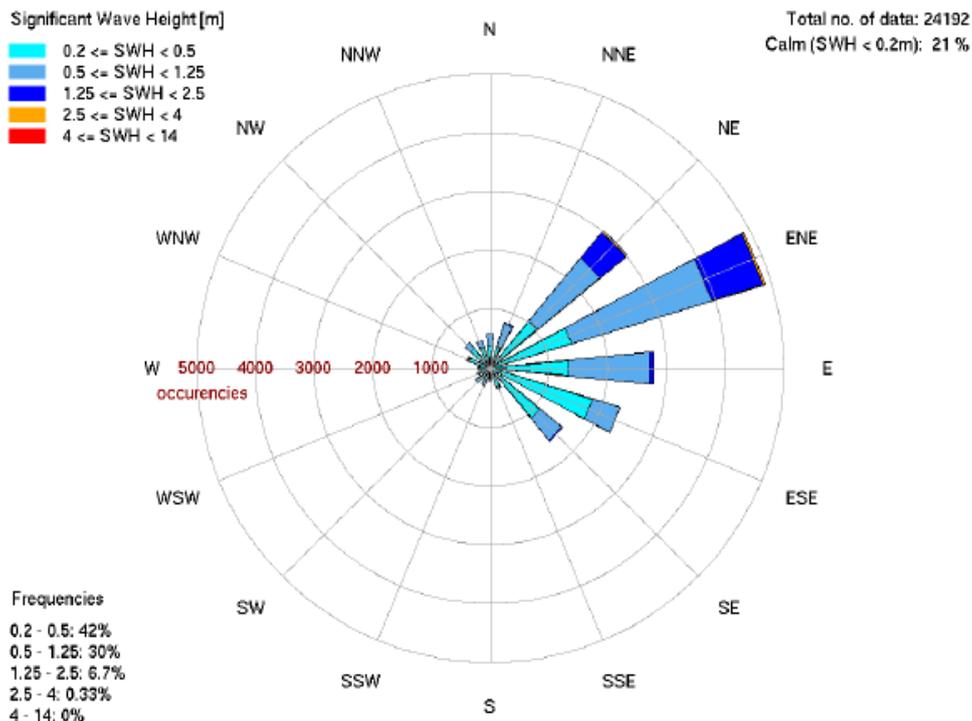


Figura 4.19 – Rosa delle onde presso la stazione mereografica di Ravenna 2005-2007 (Fonte: ARPA Emilia- Romagna)

Si noti come le correnti seguano il profilo di circolazione generale dell'Adriatico, avendo la direzione N-S come predominante rispetto a tutte le altre. Per quanto riguarda il moto ondoso, le onde principali risultano provenire da NE, dirette verso la costa. Le altezze sono comunque limitate e raramente si superano i 2 m, a conferma del quadro descritto a livello regionale.

In Figura 4.20 si riportano, inoltre, i dati ondametrici (altezza e direzione delle onde) acquisiti nel periodo 2007-2017 dalla boa ondametrica "Nausicaa" collocata a largo di Cesenatico (FC) su un fondale di 10 m di profondità. Dall'immagine si evince che le onde prevalenti provengono dalle direzioni orientali (Nord Est – Est – Nord Est – Est).

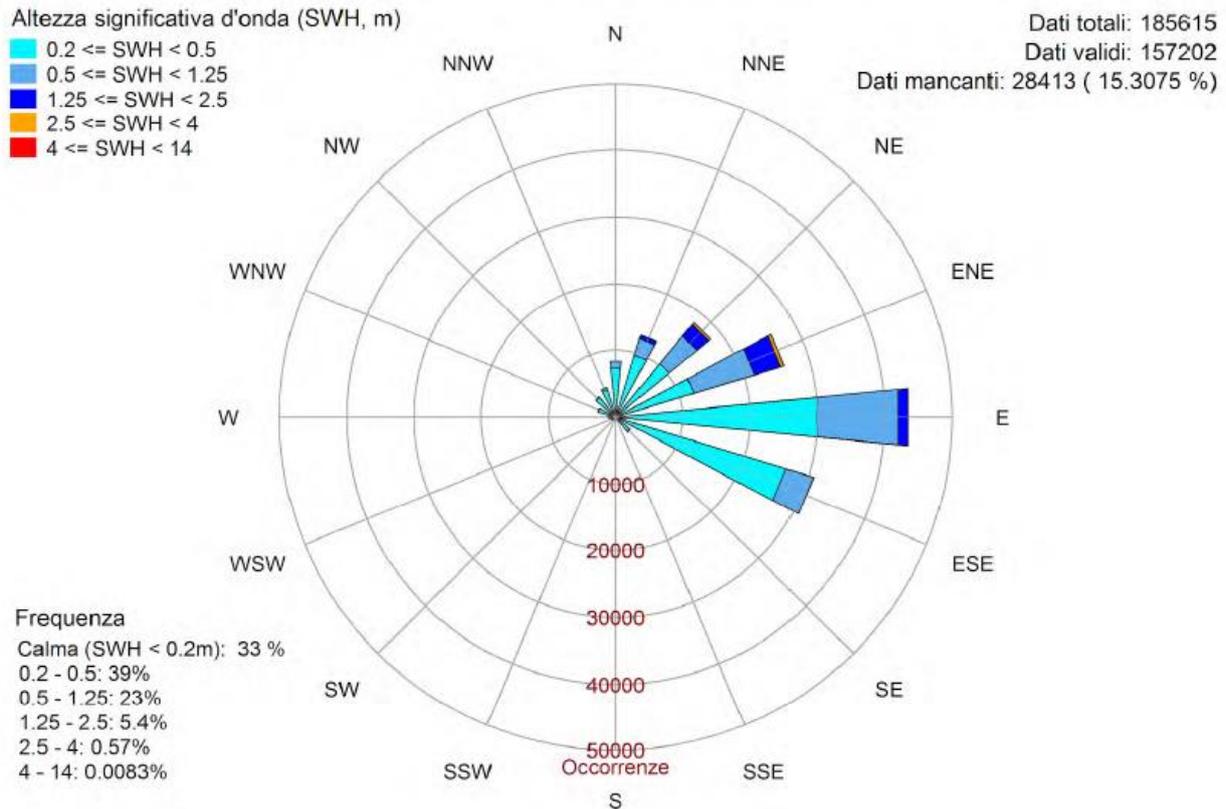


Figura 4.20 – Rosa delle onde registrate dalla boa ondometrica di Cesenatico (FC) nel periodo 2007-2017

Di seguito sono riportati i dati meteo-marini registrati in corrispondenza della Piattaforma Azalea B, ricavati dal documento “Elaborazione ed analisi dei dati rilevati sulle piattaforme in Adriatico e stima dei valori estremi – Relazione annuale 1996”.



DIR	1 ANNO				10 ANNI				100 ANNI			
	1h	10'	1'	3"	1h	10'	1'	3"	1h	10'	1'	3"
0°	35	37	43	53	44	46	55	67	53	56	66	80
30°	42	44	52	63	48	50	60	72	54	56	67	81
60°	39	41	49	59	46	48	57	69	52	55	65	79
90°	33	34	41	49	38	40	48	58	44	46	54	66
120°	29	30	36	44	34	36	42	51	38	40	48	58
150°	19	20	24	29	26	27	32	39	32	33	39	48
180°	29	30	36	43	34	36	43	52	40	42	49	60
210°	33	35	41	50	39	41	49	59	44	47	55	67
240°	33	34	41	50	40	42	50	61	48	50	59	72
270°	32	34	40	49	40	42	49	60	46	49	58	70
300°	32	33	39	48	36	38	45	54	40	42	49	60
330°	30	31	37	45	35	36	43	52	39	41	49	59

Tabella 4.14 – Azalea A – Valori estremi di velocità del vento [kts] a 10 m sul livello del mare in corrispondenza di Azalea B



DIR. (°N)	1 ANNO			10 ANNI			100 ANNI		
	H _s (m)	T _s (s)	H _{max} (m)	H _s (m)	T _s (s)	H _{max} (m)	H _s (m)	T _s (s)	H _{max} (m)
0°	2.7	6.7	4.9	4.2	8.4	7.6	5.7	9.7	10.3
30°	3.6	7.7	6.5	4.9	9.0	8.8	6.2	10.2	11.2
60°	4.3	8.5	7.7	5.7	9.7	10.3	7.0	10.8	12.6
90°	3.3	7.4	5.9	4.9	9.0	8.8	6.4	10.3	11.5
120°	2.7	6.7	4.9	4.2	8.4	7.6	5.8	9.8	10.4
150°	2.0	5.8	3.6	2.9	7.0	5.2	3.8	8.0	6.8
180°	1.7	5.3	3.1	2.3	6.2	4.1	2.9	7.0	5.2
210°	2.1	5.9	3.8	3.1	7.2	5.6	4.1	8.3	7.4
240°	1.9	5.6	3.4	2.8	6.8	5.0	3.6	7.7	6.5
270°	1.7	5.3	3.1	2.5	6.5	4.5	3.2	7.3	5.8
300°	2.1	5.9	3.8	2.7	6.7	4.9	3.2	7.3	5.8
330°	2.3	6.2	4.1	3.3	7.4	5.9	4.2	8.4	7.6

Nota: $T_{H_{max}} = T_s$

Tabella 4.15 – Azalea A – Valori estremi di altezza d'onda in corrispondenza di Azalea B



DIR (*N)	TR (anni)	Z/D									
		0.1	0.2	0.3	0.4	0.5	0.6	0.7	0.8	0.9	sup
0.	1.	.33	.38	.42	.44	.46	.48	.49	.51	.52	.53
	10.	.40	.46	.50	.53	.55	.57	.59	.60	.62	.63
	100.	.46	.52	.57	.60	.63	.65	.67	.69	.71	.72
30.	1.	.45	.52	.56	.59	.62	.64	.66	.68	.70	.71
	10.	.55	.63	.69	.73	.76	.79	.81	.84	.86	.87
	100.	.65	.74	.81	.86	.89	.93	.96	.98	1.01	1.03
60.	1.	.40	.46	.50	.53	.55	.57	.59	.60	.62	.63
	10.	.49	.57	.62	.65	.68	.71	.73	.75	.77	.78
	100.	.59	.68	.74	.78	.81	.85	.87	.90	.92	.94
90.	1.	.25	.29	.31	.33	.35	.36	.37	.38	.39	.40
	10.	.30	.34	.37	.39	.41	.42	.44	.45	.46	.47
	100.	.34	.39	.42	.45	.47	.49	.50	.52	.53	.54
120.	1.	.37	.42	.46	.48	.50	.52	.54	.55	.57	.58
	10.	.44	.50	.54	.58	.60	.62	.64	.66	.68	.69
	100.	.51	.58	.63	.67	.70	.73	.75	.77	.79	.80
150.	1.	.50	.58	.62	.66	.69	.72	.74	.76	.78	.79
	10.	.59	.68	.74	.78	.81	.85	.87	.90	.92	.94
	100.	.67	.77	.84	.89	.93	.96	.99	1.02	1.05	1.07
180.	1.	.38	.44	.47	.50	.52	.54	.56	.57	.59	.60
	10.	.45	.52	.56	.59	.62	.64	.66	.68	.70	.71
	100.	.51	.59	.64	.68	.71	.73	.76	.78	.80	.81
210.	1.	.42	.48	.52	.55	.58	.60	.62	.63	.65	.66
	10.	.51	.59	.64	.68	.71	.73	.76	.78	.80	.81
	100.	.60	.69	.75	.80	.83	.86	.89	.91	.94	.96
240.	1.	.39	.45	.49	.52	.54	.56	.58	.59	.61	.62
	10.	.50	.58	.62	.66	.69	.72	.74	.76	.78	.79
	100.	.60	.69	.75	.80	.83	.86	.89	.91	.94	.96
270.	1.	.30	.35	.38	.40	.42	.43	.45	.46	.47	.48
	10.	.40	.46	.50	.53	.55	.57	.59	.60	.62	.63
	100.	.50	.58	.62	.66	.69	.72	.74	.76	.78	.79
300.	1.	.22	.26	.28	.30	.31	.32	.33	.34	.35	.36
	10.	.30	.35	.38	.40	.42	.43	.45	.46	.47	.48
	100.	.38	.44	.47	.50	.52	.54	.56	.57	.59	.60
330.	1.	.22	.25	.27	.29	.30	.31	.32	.33	.34	.35
	10.	.26	.30	.33	.35	.36	.38	.39	.40	.41	.42
	100.	.30	.35	.38	.40	.42	.43	.45	.46	.47	.48

Tabella 4.16 – Azalea A – Valori estremi di corrente (cm/s) in corrispondenza di Azalea B



4.4.3 *Profondità e caratteristiche del Fondale*

La piattaforma Azalea A ricade nel settore Nord Adriatico che si estende dal Golfo di Trieste fino alla linea ideale che, dall'isobata dei 100 metri di profondità, si proietta verso le coste dalmate e verso quelle italiane, intersecandosi con la penisola italiana poco a Nord di Pescara. Tale sezione è caratterizzata da fondali relativamente bassi che degradano dolcemente da Nord verso Sud e dalla costa occidentale verso il centro, partendo da 15 m circa nella parte Nord-occidentale, lungo la linea di costa tra Venezia e Trieste, e raggiunge profondità pari a circa 70 - 100 m nella zona antistante Ancona grazie alla presenza della piattaforma continentale.

Nella zona della piattaforma Azalea A la profondità del fondale è pari a 19,2 m. Il fondale in corrispondenza della piattaforma è caratterizzato da uno strato di argilla dalla superficie fino a 31 m di profondità. Lungo la rotta delle condotte la composizione degli strati superficiali è composta prevalentemente da sedimenti argillosi.

La distribuzione areale dei sedimenti attuali della parte di piattaforma continentale dell'alto Adriatico può essere schematizzata nel modo seguente dalla costa verso il largo:

- una **fascia di sabbie costiere**, fornite dai fiumi, dalle correnti costiere e dall'azione erosiva del moto ondoso sulle formazioni costiere affioranti e sui depositi marini preesistenti. Un apporto di sabbia dal largo verso la costa è da considerarsi impossibile a causa dell'ampia fascia pelitica di transizione che separa le sabbie costiere da quelle del mare aperto;
- una **zona pelitica**, caratterizzata da sabbie pelitiche, pelite molto sabbiosa e pelite sabbiosa. Si estende al largo delle sabbie costiere ed il limite esterno si trova a profondità variabile. Questi sedimenti fini si presentano di colore grigio o grigio-nerastri, soprattutto nella parte più superficiale. Il fenomeno è dovuto alla presenza di solfuri, che creano chiazze scure, e di sostanze organiche, associate a tracce di attività di organismi limivori, che agiscono omogeneizzando il sedimento ed obliterando le eventuali strutture sedimentarie. Tali materiali forniti dal Po e dagli altri fiumi della costa adriatica vengono poi distribuiti dalle correnti e dal moto ondoso. L'estesa fascia pelitica che si trova su tutta la piattaforma continentale adriatica può essere quindi spiegata come il deposito risultante dalla combinazione del sistema di apporto fluviale e del sistema di dispersione e trasporto dei materiali a scala molto più ampia indotto dal circuito delle correnti dell'Adriatico;



- un'ampia **zona di sabbia e sabbia-limosa**, meglio identificate come sabbie di piattaforma, in un'area dove attualmente vi è assenza di sedimentazione. In tali sedimenti sono visibili solamente fenomeni di erosione e strutture prodotte dall'avanzare della trasgressione. Di notevole interesse sono le ondulazioni riscontrate in alcune zone al largo, che sono state interpretate come resti di dune spianate dall'azione erosiva del mare trasgressivo. La composizione della frazione sabbiosa rispecchia le caratteristiche della Provincia Padano-Veneta ed è caratterizzata dalla presenza di minerali pesanti tipo granato, epidoto ed orneblenda oltre che dai carbonati (circa 20-25%). I minerali argillosi presenti sono illite e smectite.

La sedimentazione di argilla nell'Adriatico dipende molto dalla circolazione delle correnti marine, ma la dispersione locale dei sedimenti è principalmente influenzata da meccanismi di trasporto.

Nel nord Adriatico, la sedimentazione è controllata dalla periodica diffusione superficiale del pennacchio del fiume Po e dal movimento del cuneo salino (Nelson, 1970). Il materiale in sospensione, in una prima fase si muove trasversalmente al bacino dove le acque poco profonde favoriscono la deposizione delle particelle a grana fine per poi disperdersi verso sud.

4.5 Informazioni relative ad attività quali pesca, navigazione ed altre attività commerciali eseguite nell'area in cui sono presenti le installazioni oggetto del progetto di rimozione

4.5.1 Attività di Pesca

Il Mar Adriatico risulta, per quantità di pescato, il mare più produttivo del Mediterraneo. In particolare le maggiori risorse ittiche sono rappresentate dal pesce azzurro: alici e clupeidi nell'alto e basso Adriatico, naselli e scampi nel medio e basso Adriatico, calamari, moscardini e pannocchie nel bacino settentrionale. I molluschi bivalvi come le vongole veraci vengono allevati nelle lagune settentrionali e meridionali mentre la produzione di mitili è abbondante negli impianti di maricoltura dell'alto Adriatico.

La grande pescosità del bacino ha consentito lo sviluppo di una copiosa flotta peschereccia: le reti maggiormente impiegate sono le reti da traino, a strascico e pelagiche. I fondali sabbiosi e fangosi dell'Adriatico permettono l'utilizzo di diversi attrezzi, tra i quali anche rapidi e sfogliare per la cattura di sogliole. Sottocosta sono numerose le imbarcazioni con draghe turbosoffianti per la cattura di molluschi bivalvi. Nel bacino meridionale si usano reti a circuizione per la cattura di pesce azzurro con lampare, e stagionalmente si pratica la pesca al tonno (si veda la Mappa dei tonni in Figura 4.21). La piccola pesca utilizza invece reti da posta, nasse e cestini per la cattura di seppie e lumachine.

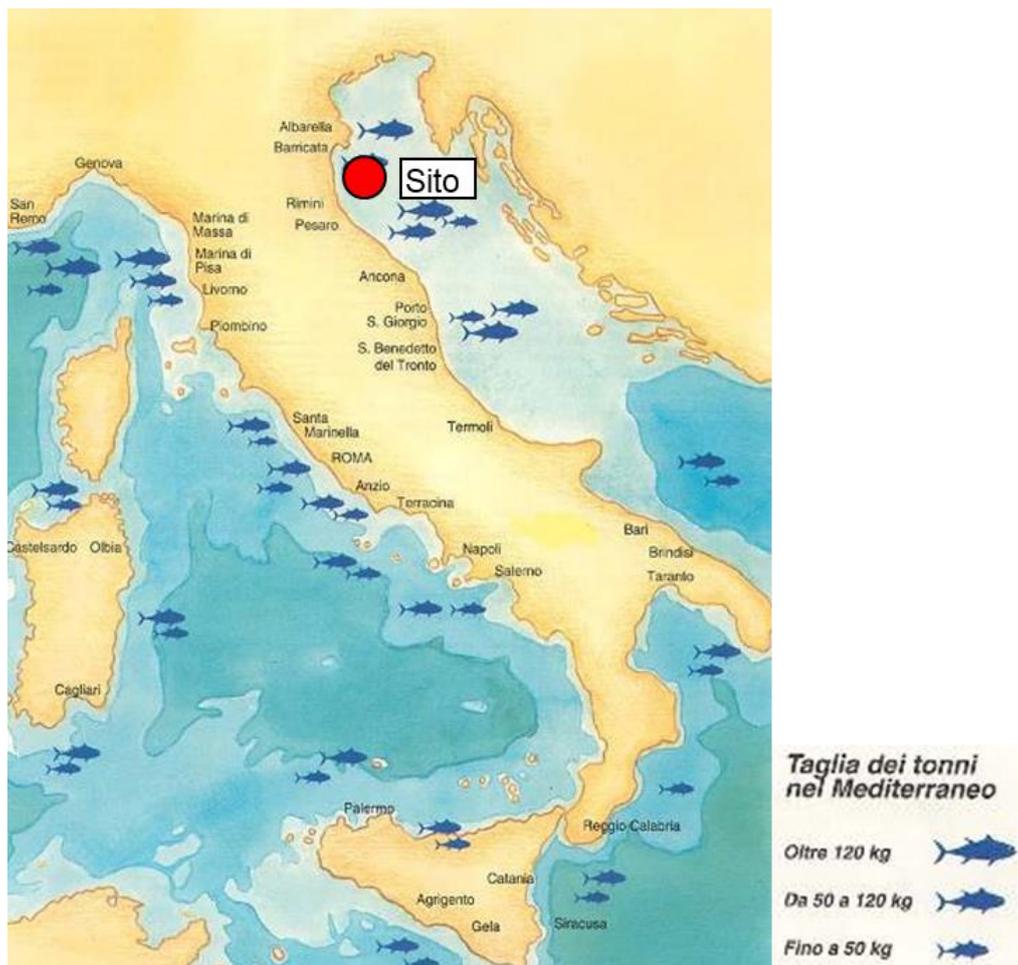


Figura 4.21 – Mappa dei Tonni in Italia (Fonte: www.pescainmare.com)

Dai dati relativi alla produzione ittica del 2018, pubblicati dall'ISTAT, si evince nel comparto della pesca, una crescita del volume della produzione rispetto all'anno precedente (+0,5%). In termini di valore aggiunto la crescita è stata poco significativa (+2,6%), con un incremento dei costi (+2,1%).

Una componente importante del settore ittico dell'area analizzata è il proprio tessuto di imprese, a partire da quelle che operano nella produzione primaria, per finire poi a quelle che invece lavorano il prodotto ittico o che lo commercializzano. A tal riguardo è stata considerata nel dettaglio la zona dell'alto adriatico in cui si colloca la piattaforma Azalea A. Risulta molto stabile il trend delle curve di consistenza delle ditte della provincia di Rimini, che sono impegnate nella produzione ittica primaria.

Nel 2017 erano 196 le aziende della pesca rilevate, con una variazione annua del -1,0%, mentre dal confronto col dato del 2008 (212 unità) risulta un calo nel periodo pari a -7,5%. Per quanto riguarda le imprese che operano in acquacoltura, nell'ultimo anno se ne rilevano 16 unità, che portano ad un rialzo del +6,7% rispetto al 2016, ma che salgono invece del +33,3% se confrontate col dato di inizio periodo (12 unità) (Figura 4.22).

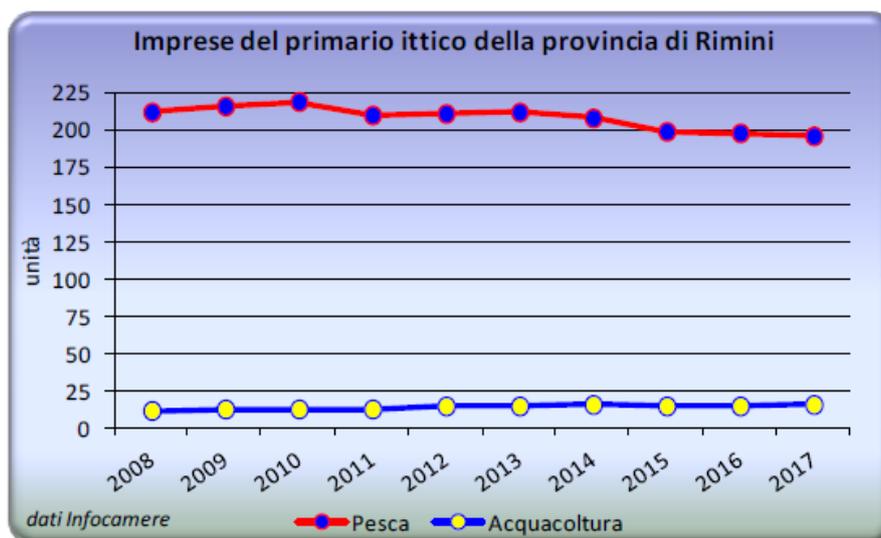


Figura 4.22 – Imprese del primario ittico della Provincia di Rimini (Fonte: Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

Se si considerano tutte le aziende coinvolte nella filiera ittica riminese, queste in totale risultano essere 358 ed evidenziano una decrescita del -2,7% rispetto al 2009, diminuzione dovuta in gran parte alle imprese della pesca marittima.

Dal confronto tra gli ultimi dati statistici con quelli rilevati nel 2009 per la provincia di Rimini, che nel loro totale comprendono anche quelli di Cattolica, risultano in salita le ditte del commercio ambulante (+1,9%), le dettaglianti (+3,1%), le acquicole (+23,1%) e, ancor più, quelle facenti parte del comparto della lavorazione e trasformazione dei prodotti ittici (+133,3%). Inalterate le restanti tipologie (Tabella 4.17).

IMPRESSE ATTIVE NEL SETTORE ITTICO DI RIMINI (RIMINI E CATTOLICA)		
Tipologia delle imprese	2017	Var. 2017/2009
Pesca	196	-9,3%
Acquacoltura	16	23,1%
Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca freschi	18	0,0%
Commercio all'ingrosso di prodotti della pesca congelati, surgelati, conservati e secchi	2	0,0%
Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi	66	3,1%
Commercio al dettaglio ambulante di prodotti ittici	53	1,9%
Lavorazione e conservazione dei prodotti ittici	7	133,3%
Totale	358	-2,7%

Tabella 4.17 – Imprese attive nel settore ittico di Rimini (Fonte: Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

Nel 2017 il mercato ittico di Rimini ha registrato un incasso totale di circa 9,7 milioni di Euro, dei quali il prodotto locale, con 6,9 milioni di Euro, rappresenta il 71% circa dell'incasso totale (Figura 4.23).

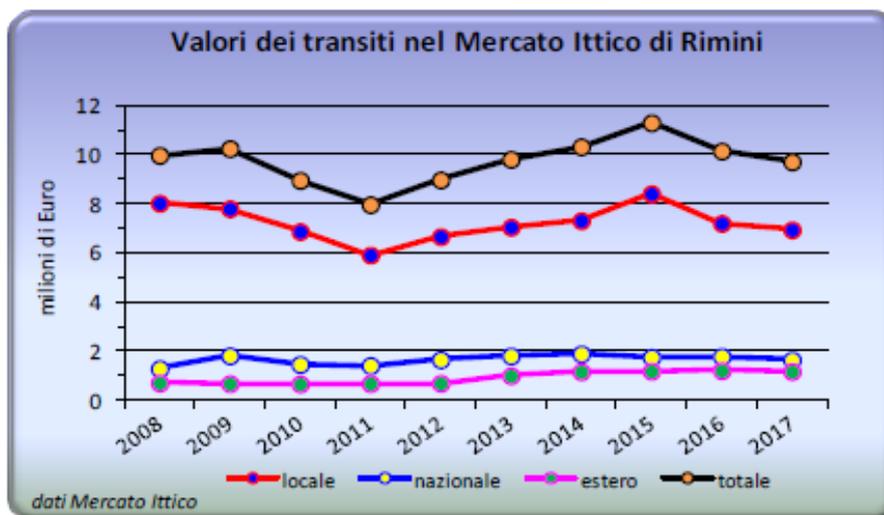


Figura 4.23 – Valori dei transiti nel Mercato ittico di Rimini (Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

Nella Tabella 4.18 la produzione locale è stata divisa per categoria merceologica. Risultano tutte in calo le variazioni annue per il totale e le varie tipologie di transiti dei prodotti alieutici venduti presso il mercato ittico di Rimini, mentre la situazione nel confronto decennale vede un rialzo dei quantitativi trattati per la quota nazionale (+13,1%) ed estera (+34,2%). Quindi, a portare in territorio negativo il totale del mercato (-12,6%) è senza dubbio il prodotto locale, che perde il 21,3% nell'ultimo decennio.

MERCATO ITTICO DI RIMINI (tonnellate)				
Tipologia	Locale	Nazionale	Estero	Totale
2017	1.207	346	155	1.709
Var. 2017/2016	-6,1%	-9,8%	-1,2%	-6,5%
Var. 2017/2008	-21,3%	13,1%	34,2%	-12,6%

Tabella 4.18 – Mercato ittico di Rimini – 2017 – valore in tonnellate (Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

Considerando le diverse provenienze dei prodotti alieutici nel mercato ittico di Rimini nel 2017, è stato analizzato solo lo sbarcato locale. In questo caso, in ordine di maggiori quantitativi transitati, le specie ittiche preminenti sono le pannocchie (22%), seguite da sogliole e altre tipologie di pesce, entrambe pari al 17% del totale dei quantitativi. A seguire, le triglie, pari all'11%, mentre tutte le altre specie sono inferiori alla quota del 10% (Figura 4.24).

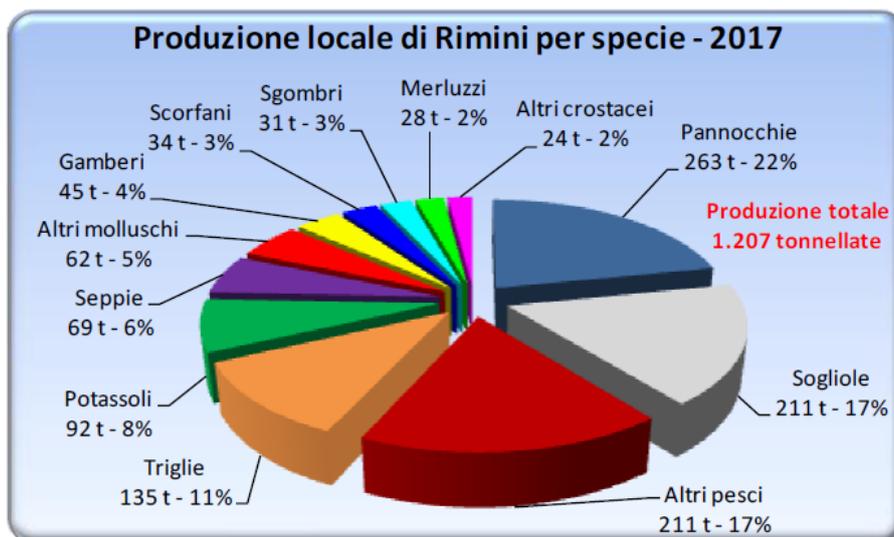


Figura 4.24 – Produzione locale di di Rimini per specie (Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

4.5.1.1 Flotta Peschereccia

L'Adriatico, per quantitativi di pescato, rappresenta il bacino più produttivo fra tutti i mari che bagnano le coste italiane: la Puglia, il Veneto, le Marche e l'Emilia-Romagna sono tra le prime cinque regioni per quanto riguarda l'attività ittica (superate solo dalla Sicilia) e che, messe insieme, realizzano quasi il 50% della produzione nazionale. Ciò ha stimolato lo sviluppo di una adeguata flotta peschereccia marittima, che si presenta numerosa ed eterogenea. Sono svariate le attrezzature comunemente usate per la pesca in Alto Adriatico, come le reti a strascico, le reti da posta e il palangaro, dove si fa uso anche delle reti da circuizione.

Le tre regioni del Nord Adriatico nel 2014 registrano una flotta marittima composta in totale da 1.687 barche. Il solo Veneto, con i suoi 652 natanti rappresenta il 39% dell'intera area, mentre l'Emilia-Romagna con le sue 664 barche corrisponde a circa il 40%. La flotta attiva in Friuli Venezia Giulia, coi suoi 371 pescherecci, arriva al 22% del totale dell'area (Figura 4.25).

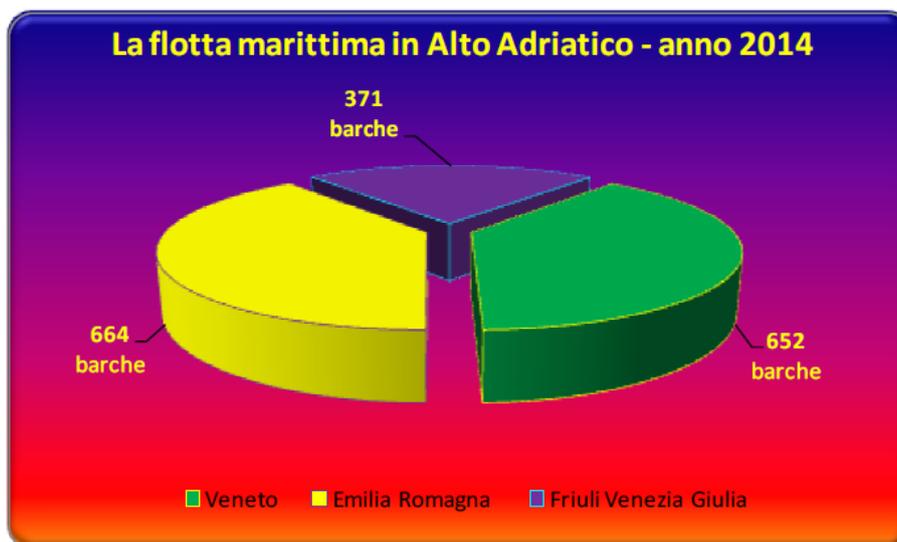


Figura 4.25 – La flotta marittima in Alto Adriatico - anno 2014 (Fonte: La pesca in alto adriatico – 2015)

Nella Tabella 4.19 si sono presi in considerazione alcuni parametri tecnici preminenti della flotta marittima, suddivisa tra l'altro per tipologia di attrezzo di pesca utilizzato. Per la regione Emilia-Romagna, numero di barche, stazza e potenza motore sono in perdita oltre il 27% mediamente rispetto al 2002, mentre la decrescita nel solo ultimo anno rimane al disotto del 6%. Solo il numero delle draghe è rimasto inalterato rispetto al 2002, mentre per tutti gli altri sistemi di pesca si registrano solo variazioni negative.

PRINCIPALI PARAMETRI TECNICI DELLA FLOTTA MARITTIMA DELL'EMILIA ROMAGNA									
Sistemi di pesca	N.ro Barche 2014	Variazione 2014/2013	Variazione 2014/2002	GT 2014	Variazione 2014/2013	Variazione 2014/2002	KW 2014	Variazione 2014/2013	Variazione 2014/2002
Draghe idrauliche	54	0,0%	0,0%	785	0,0%	0,5%	5.608	0,0%	0,7%
Palangari	137	-2,1%	-18,0%	333	-3,2%	-4,0%	9.113	-1,5%	0,4%
Reti da posta	224	-1,3%	-21,7%	428	-1,8%	-17,5%	8.387	-2,5%	-19,0%
Strascico	249	-4,6%	-45,4%	6.448	-6,1%	-34,4%	43.303	-0,6%	-35,1%
Totale	664	-2,6%	-31,0%	7.994	-5,2%	-30,3%	66.411	-0,9%	-27,6%

Tabella 4.19 – Caratteristiche tecniche della flotta dell'Emilia Romagna – 2014 (Fonte: La pesca in alto adriatico – 2015)

La serie storica decennale, desunta dai dati del Fleet Register dell'UE evidenzia, per la marineria di Rimini, un trend di forte diminuzione che è rallentato solo nell'ultimo biennio, dopo un periodo iniziale di stasi. La brusca perdita di imbarcazioni della flotta locale è andata di pari passo con l'introduzione delle leggi comunitarie volte a salvaguardare gli stock ittici, con la limitazione mirata dello sforzo di pesca e la conseguente dismissione di alcuni pescherecci. Con gli attuali 147 pescherecci registrati, la flotta marittima riminese ha perso nell'ultimo anno il -3,3% delle unità attive, diminuzione che sale al -22,6% se confrontata col dato di inizio periodo (Figura 4.26).

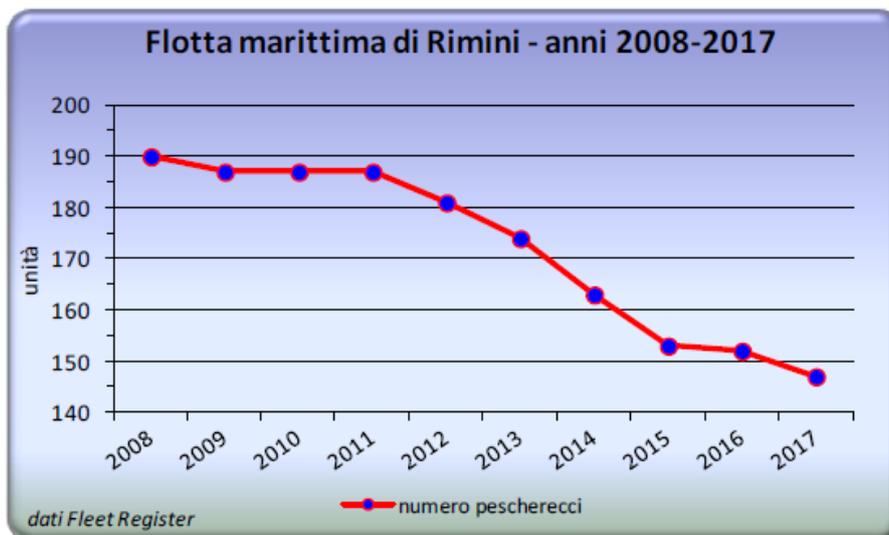


Figura 4.26 – La flotta marittima di Rimini – anni 2008-2017 (Fonte: Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

Con riferimento alla flotta marittima di Rimini, la successiva Tabella 4.20 mostra le caratteristiche delle imbarcazioni presenti nella flotta locale, che sono state suddivise per tipo di licenza principale registrata presso le Capitanerie di Porto.

Da essa si evince che il 94% circa della flotta riminese utilizza il sistema di pesca con palangari fissi, con una residuale quota rappresentata dalle draghe idrauliche, dai pescherecci strascicanti e dalla circuizione. Dei complessivi 1.669 metri della flotta riminese, oltre il 91% appartiene ai “palangari”, anche se la lunghezza media maggiore è posseduta dalle barche strascicanti (20 metri).

CARATTERISTICHE DELLA FLOTTA MARITTIMA DI RIMINI - ANNO 2017									
Tipologia attrezzo di pesca	N. imbarcazioni	Lunghezza tot. (m)	Lung.za media (m)	GT totale (unità)	GT media (unità)	Potenza Motore (kW)	Pot. Mot. media (kW)	Età media barche	
Draga tirata da natanti	3	42	14,1	37	12,3	324	107,8	15	
Palangari fissi e lenze a mano	138	1.516	11,0	2.755	20,0	17.173	124,4	30	
Rete a strascico	5	100	20,0	331	66,2	2.367	473,4	24	
Rete da circuizione a chiusura	1	11	11,2	6	6,0	110	110,0	n.d.	
Totale	147	1.669		3.129		19.973			
Variazioni 2017/2008	-22,6%	-20,3%		-19,3%		-13,6%			

Tabella 4.20 – Caratteristiche tecniche della flotta di Rimini – 2017 (Fonte: Le marinerie di Rimini, Cattolica e Cesenatico)

4.5.1.2 Periodi di Fermo Pesca

Il fermo pesca è un provvedimento istituito dal governo italiano che regola la pesca durante i periodi riproduttivi dei principali organismi marini oggetto di commercializzazione. L’inizio e la durata del fermo pesca nei mari italiani varia a seconda delle zone e delle coste, ogni anno il Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali emana il decreto ministeriale dove sono specificate le date in cui è obbligatorio l’arresto temporaneo della pesca.



Di seguito si riportano le date imposte dal Mipaaf nell'anno 2020. Nei compartimenti marittimi da Trieste ad Ancona, in cui rientra l'area intorno alla piattaforma Azalea A, è disposta l'interruzione temporanea obbligatoria delle attività di pesca dal 31 luglio al 6 settembre. Il provvedimento riguarda le unità di pesca a strascico, rapidi e reti gemelle. Il decreto ministeriale impone anche altre giornate di stop da distribuire durante l'anno a scelta dell'armatore, che per la GSA (Geographic Sub Areas) 17, in cui ricade la piattaforma, vanno da 9 a 21 giorni a seconda della classe di lunghezza delle imbarcazioni.

4.5.2 **Acquacoltura**

L'acquacoltura è l'allevamento di pesci, crostacei, molluschi e altri organismi acquatici, come ad esempio alghe e rane. L'allevamento viene realizzato sia in impianti a terra di acqua dolce o salmastra, sia in impianti in mare. Le principali tipologie di acquacoltura sono le seguenti:

- itticoltura o piscicoltura;
- crostaceicoltura;
- molluschicoltura, a sua volta divisa in venericoltura (vongole) e mitilicoltura (cozze e ostriche).

Per l'Emilia-Romagna riveste particolare importanza la vallicoltura, ovvero l'allevamento di pesci, crostacei e molluschi nelle valli naturali del Delta del Po. A tal fine, la Regione rilascia e/o rinnova le concessioni e la consegna ad altre pubbliche amministrazioni di aree demaniali marittime e di zone del mare territoriale.

Dal conteggio totale dei dati 2015 fino al settembre 2016 relativo alle imprese impegnate nella produzione acquicola delle tre regioni dell'Alto Adriatico, nell'ultimo anno si rilevano 3.109 unità attive, delle quali oltre il 91% è operante nel settore dell'acquacoltura in acque marine. Dalla Tabella 4.21 si rileva anche una voce "acquacoltura", che non rientra in nessuna delle due categorie successive, distinte in acquacoltura marina e in acque dolci, che la Camera del Commercio non categorizza. Negli ultimi dieci anni le imprese dell'intero settore aumentano del 78,9%, con quelle attive in acque marine (+91,9%) a trainare il settore. In controtendenza, invece, quelle dedite all'attività nelle acque dolci interne, che calano del -7,3%. Nella sola Emilia-Romagna nel 2016 risultano attive nel settore acquicolo 1.362 ditte in totale, che mostrano un rialzo annuo del 76,4%.

Tipologia delle imprese	2016	Variazione 2016/2005
Acquacoltura	23	76,9%
Acquacoltura in acque marine	1.287	86,3%
Acquacoltura in acque dolci	52	-23,5%
Totale	1.362	76,4%



Tabella 4.21 – Imprese attive nell’acquacoltura dell’Emilia-Romagna (Fonte: Analisi della filiera dell’acquacoltura – 2016)

Entrando nel merito della produzione da acquacoltura, e in questo caso quella ottenuta dalla molluschicoltura, uno dei settori d’elite dell’area dell’Alto Adriatico è senza dubbio il comparto dell’allevamento della vongola filippina della specie *Tapes philippinarum*, con una produzione stimata nell’intera zona esaminata di oltre 35.933 tonnellate. In Emilia-Romagna, dopo il brusco calo della curva di produzione nel 2012, questa negli anni successivi si ripresenta in buona ripresa anche se nell’ultimo anno ridiscende sotto le diciannovemila tonnellate. Infatti, nel 2015 la produzione di vongole veraci si è attestata su circa 18.573 tonnellate, con una perdita nei quantitativi prodotti del 5,5%. Nel comparto venericolo operano in totale 49 cooperative, con una decina di queste presenti nell’area di Comacchio (Figura 4.27).

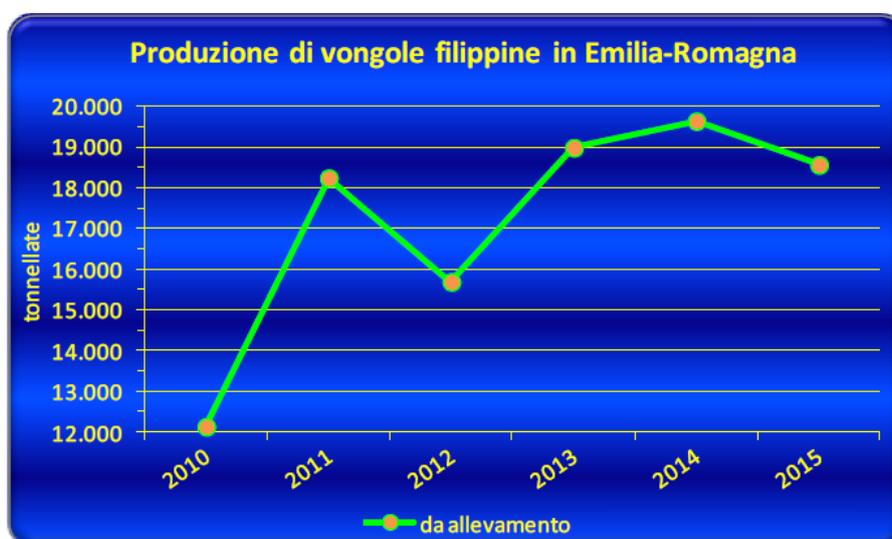


Figura 4.27 – Produzione di vongole filippine in Emilia Romagna (Fonte: Analisi della filiera dell’acquacoltura – 2016)

In Emilia-Romagna, come per il Veneto, la produzione della mitilicoltura regionale ha risentito delle violente mareggiate dell’inizio Febbraio 2015. A differenza di quanto rilevato però in Veneto, in Emilia-Romagna gli operatori riportano una perdita di produzione pari a circa il 30% di quanto prodotto nell’anno precedente, quindi si stima una produzione complessiva di circa 15.555 tonnellate.

Ricordiamo che in questa regione le aree produttive si concentrano sul litorale romagnolo. Infatti, si evidenzia la presenza di impianti di mitili nella Sacca di Goro, lungo le scogliere del Lido delle Nazioni, a largo di Forlì/Cesena, di Ravenna e Rimini. Dal grafico si evince come la produzione da mitilicoltura nell’ultimo quindicennio sia sempre stata in costante crescita, ad eccezione di due bruschi cali di produzione registrati il primo nel 2004 (8.397 tonnellate) e il secondo nel 2015, entrambe causate da condizioni atmosferiche avverse (Figura 4.28).

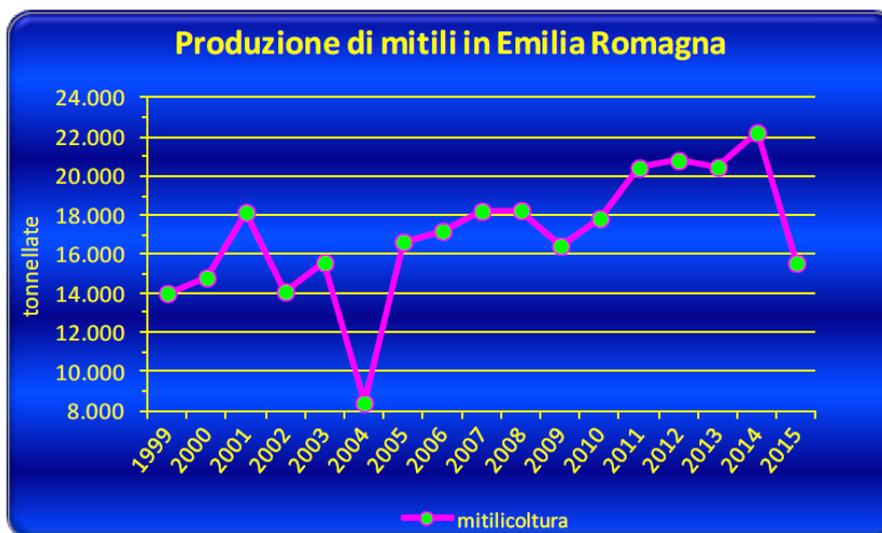


Figura 4.28 – Produzione di mitili in Emilia Romagna (Fonte: Analisi della filiera dell’acquacoltura – 2016)

In particolare Eni, al fine di salvaguardare le parti sommerse delle piattaforme e garantirne una minore resistenza al moto ondoso e alle correnti marine, ha istituito da molti anni un “sistema di pulizia” dei piloni delle piattaforme sulle quali i mitili crescono spontaneamente.

La presenza storica delle attività Eni nell’area offshore romagnolo ha consentito lo sviluppo di un fiorente mercato delle cooperative di pescatori che, sulla base di appositi contratti di disincrostazione e manutenzione, operano rispettando i requisiti e standard internazionali di sicurezza delle attività a mare. Tali consorzi, sulla base di specifiche autorizzazioni e rigorosi controlli delle diverse ASL, commercializzano le cozze creando in tal modo un notevole indotto dall’attività industriale a quella di imprese dedicate alla raccolta, trattamento, commercio del prodotto, fino alla ristorazione.

I mitili, che crescono spontaneamente sulle piattaforme, rappresentano un prodotto di eccellenza, qualitativamente superiore ai mitili di allevamento e rappresentano circa il 5% della produzione emiliano romagnola ed il 20-25% della produzione ravennate.

Un altro comparto molto attivo in Alto Adriatico è quello dell’allevamento dei pesci, con aziende impegnate nel settore divise tra acque dolci interne e quelle vallive. Le aziende piscicole generano buoni livelli produttivi, ai quali corrispondono anche discreti valori di Produzione Lorda Vendibile. Secondo stime elaborate dall’Associazione Piscicoltori Italiani possiamo ipotizzare la seguente produzione:

- 50 tonnellate di trote;
- 100 tonnellate di pesce gatto (tra americano e mellas);
- 100 tonnellate di ciprinidi;

- 20 tonnellate di altre specie (persico spigola, persico trota, storioni, ecc.);
- da 50 a 100 tonnellate tra anguilla di Comacchio e cefalame allevato in valle.

4.5.3 Aree di Nursery e deposizione delle uova

In Figura 4.29 è riportata la mappa che indica le aree di nursery (Nursery Areas) e deposizione delle uova (Spawning Areas) delle principali specie ittiche e di notevole importanza per la pesca nel Bacino Adriatico (riportate in Tabella 4.22). La mappa di sinistra mostra le aree di spawning, ovvero quelle in cui le tredici specie considerate rilasciano i gameti: le aree più "scure", dove lo spawning è più intenso, riguardano gran parte della costa orientale dell'Adriatico. Nella mappa di destra, invece, le aree di nursery sono più evidenti nel settore occidentale.

Semplificando, l'intero Adriatico funziona come una grande incubatrice, in cui le uova sono emesse soprattutto sul versante orientale del bacino e le larve che ne schiudono sono poi sospinte dalle correnti prevalentemente sul versante occidentale, dove trovano le condizioni ideali per accrescersi.

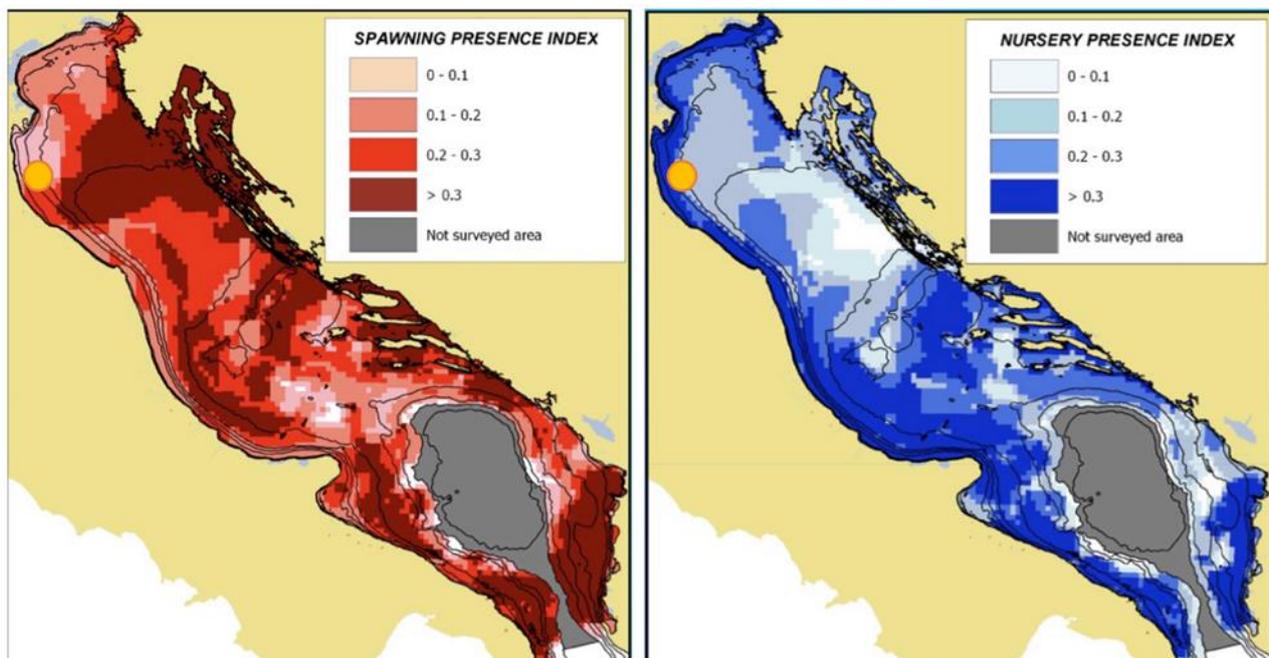


Figura 4.29 – Aree di spawning (a sinistra) e di nursery (a destra) nell'area di interesse (Fonte: Giovanardi, Franceschini, Gramolini, Romanelli, T. Russo, Sabatini, 2013)



Nome Scientifico	Nome Comune
Aristaeomorpha foliacea	Gambero rosso
Aristeus antennatus	Gambero viola
Parapenaeus longirostris	Gambero bianco(o rosa)
Nephrops norvegicus	Scampo
Eledone cirrhosa	Moscardino bianco
Illex coindetii	Totano
Galeus melastomus	Squalo boccanera
Merluccius merluccius	Nasello
Mullus barbatus	Triglia di fango
Pagellus eryrinus	Pagello fragolino
Engraulis encrasicolus	Acciuga
Sardina pilchardus	Sardina
Solea solea	Sogliola

Tabella 4.22 – Specie di Notevole Importanza per la Pesca nell’Adriatico (Fonte: Giovanardi, Franceschini, Gramolini, Romanelli, T. Russo, Sabatini, 2013)

Un successivo studio, i cui risultati sono riportati in Figura 4.30, fornisce il dettaglio delle aree di nursery e spawning per specie ittiche; tale mappa è contenuta all’interno del documento “Relazione Grandi Rischi, Gruppo di impianti afferenti alla Centrale Trattamento Gas Rubicone. Appendice 2 – Caratterizzazione Ambientale Aree Omogenee” predisposto da Eni nel 2018.

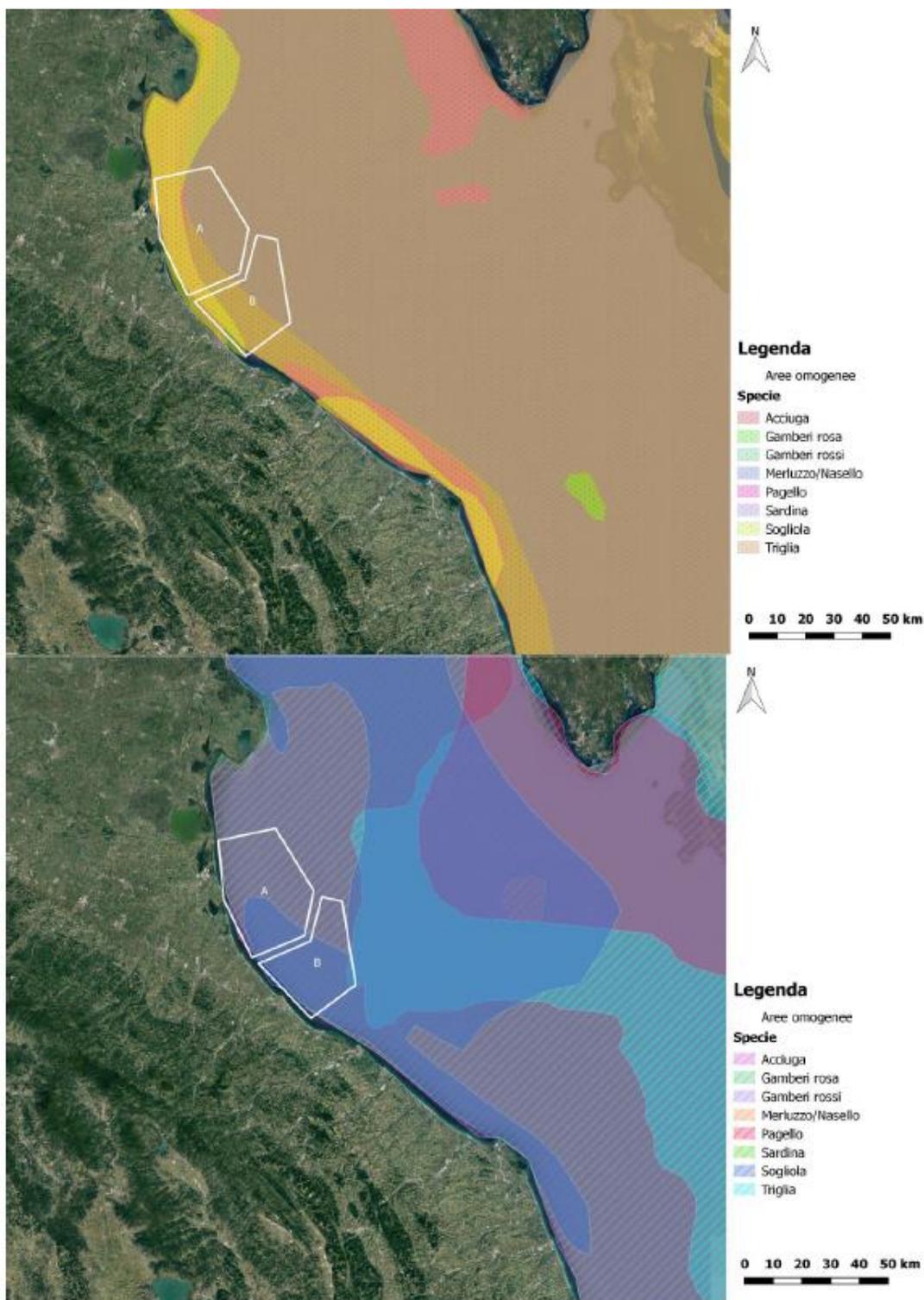


Figura 4.30 – Aree di nursery (in alto) e spawning (in basso) nell'area di interesse (Fonte: Eni, 2018)

La piattaforma Azalea A ricade nell'Area Omogenea B, individuata come area di deposizione e nursesey per triglia e sogliola.



4.5.4 *Traffico Marittimo e Commerciale*

In virtù della conformazione fisica del mare Adriatico, il traffico commerciale e passeggeri relativo al tratto di mare prossimo al sito risulta strettamente correlato al traffico da e per i porti dell'alto e medio Adriatico, in particolare Ancona, Ravenna, Venezia e Trieste.

Osservando la mappa della densità del traffico marittimo (Figura 4.31), relativo all'anno 2017, riportata nell'immagine seguente, si evince come la maggior parte del traffico sia associato al porto di Ravenna, a cui fanno seguito i porti di Rimini e Porto Garibaldi.

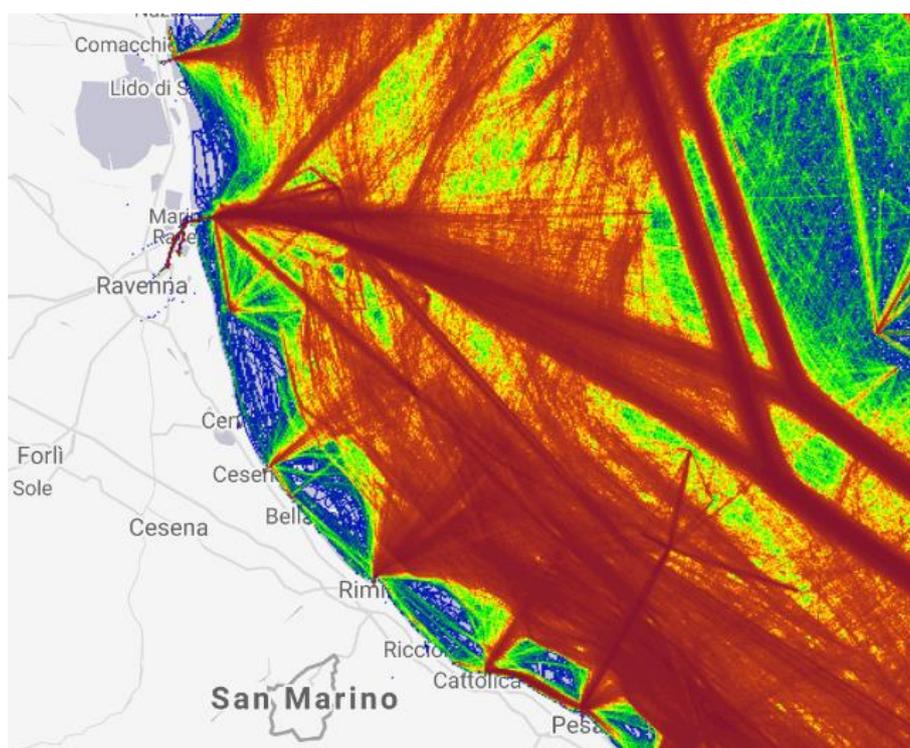


Figura 4.31 – Mappa della densità del traffico marittimo, anno 2017 (Fonte: MarineTraffic)

Il Porto di Ravenna è oggi uno scalo consolidato, gestito attualmente dall'Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico Centro-settentrionale ed è sede di numerose imprese di servizi al porto e alla navigazione.

Il Porto di Ravenna, che penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 11 km di lunghezza da Porto Corsini fino alla Darsena di città, si è trasformato nel tempo da porto industriale a porto prevalentemente commerciale, distinguendosi peraltro nello sviluppo della cantieristica navale e nel trasporto delle rinfuse solide, che costituiscono circa il 66% del traffico portuale. È un porto canale con 22 terminal privati, 14 km di banchine operative e fondali attualmente da -10,50 m., che, nella zona fino a largo Trattaroli, arrivano già a -11,50 m. Per quanto riguarda il traffico passeggeri, in Tabella 4.23 si riporta la serie storica dal 2011 ad oggi.



Anno	Numero Totale	Di cui crocieristi
2011	163.829	156.359
2012	106.498	100.279
2013	101.819	97.025
2014	62.028	43.887
2015	43.152	39.982
2016	48.002	45.904
2017	51.584	50.133
2018	19.320	18.068

Tabella 4.23 – Movimentazione Passeggeri del Porto di Ravenna (Fonte: Regione Emilia Romagna - Rapporto annuale di monitoraggio 2019)

Come si può notare dopo la crisi del 2015, il 2016 e il 2017 avevano segnato un recupero con un trend positivo di crescita sulle crociere grazie alla riattivazione del mercato italiano ed estero. Tuttavia nel 2018 i crocieristi sono calati del 64%, passando da 50.133 a 18.068, flessione principalmente dovuta all'insabbiamento nell'avamposto di Porto Corsini, che ha fatto diminuire il numero delle toccate delle navi da crociera.

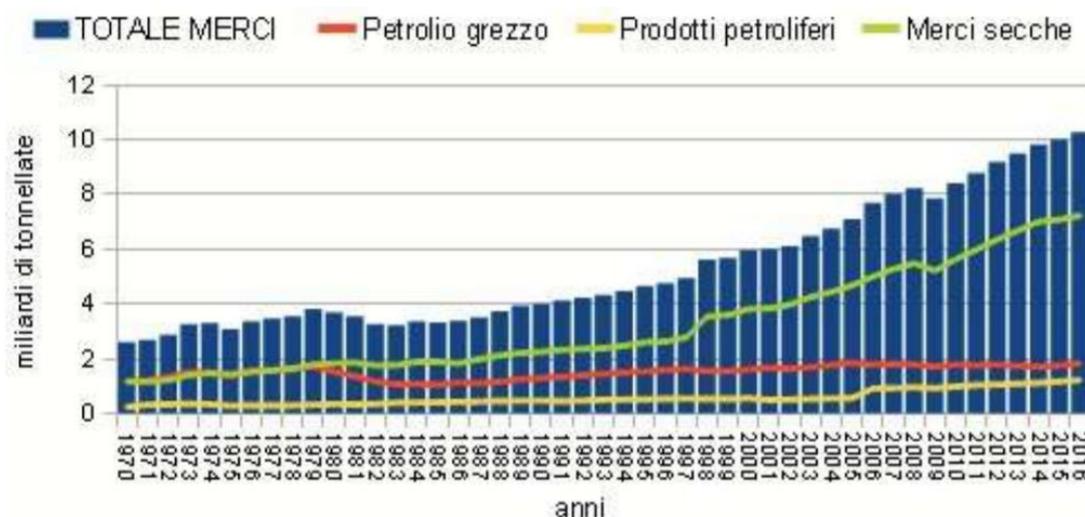


Figura 4.32 – Evoluzione annuale del volume di merci imbarcato nei porti mondiali (Fonte: UNCTAD (Conferenza delle Nazioni Unite sul Commercio e lo Sviluppo), e elaborazione inforMARE 2017)

I traffici marittimi sono una parte fondamentale del commercio internazionale: oltre l'80% del volume del commercio globale e più del 70% del suo valore viene trasportato annualmente via mare. Per l'Italia il 57% dell'import e 27% dell'export avvengono via mare (precedente Figura 4.32).

Nel 2017 il trasporto marittimo mondiale complessivamente è in crescita. Come si rileva dagli ultimi dati di Eurostat la portualità italiana si posiziona stabilmente al terzo posto per merci movimentate



(dopo Paesi Bassi e Regno Unito) e al primo posto per trasporto passeggeri. Il 2017 ha segnato anche in Italia un aumento delle movimentazioni di merce via mare, con un incremento complessivo pari a +3,6% di ton rispetto al 2016, superando i 500 milioni di tonnellate; tuttavia il sistema portuale spagnolo, che rappresenta il nostro principale concorrente, nel 2017 è cresciuto molto di più di quello italiano, superando i 532 milioni di ton di movimentazioni di merce (+7,4% sul 2016), grazie anche a finanziamenti pubblici, dal 2000 al 2016, per oltre 12 miliardi di euro. La Tabella 4.24 mostra un raffronto dei dati nei porti principali del nord Tirreno e del nord Adriatico.

Porti		Var. % tra 2013 e 2014	2015	Var. % tra 2014 e 2015	2016	Var. % tra 2015 e 2016	2017	Var. % tra 2016 e 2017	2018	Var. % tra 2017 e 2018
Adriatico	Ancona	+22,9%	8.593	+0,3%	8.941	+4,0%	8.670	-3,0%	8.440	-3,0%
	Ravenna	+8,8%	24.739	+1,1%	25.963	+4,9%	26.508	+2,1%	26.684	+0,6%
	Venezia	-10,6%	25.104	+15,3%	25.244	+0,5%	25.135	-0,3%	26.495	+5,4%
	Trieste	+1,0%	57.161	+0,07%	59.237	+3,68%	61.955	+4,58%	62.677	+1,18%
Tirreno	Genova	+4,8%	51.298	-1,2%	50.800	-1%	55.161	+8,6%	55.315	+0,3%
	La Spezia	+1,3%	15.100	-4,2%	14.200	-6%	15.980	+12,6%	15.781	-1,3%
	Livorno	+1,4%	32.712	+15,4%	32.816	+0,3%	33.702	+2,7%	36.558	+8,5%

Tabella 4.24 – Tonnellate trasportate nei principali porti del nord Italia (x 1.000) (Fonte: Regione Emilia Romagna - Rapporto annuale di monitoraggio 2019)

Nel 2018 nel Porto di Ravenna sono state movimentate 26,68 milioni di tonnellate di merci, con un incremento di +0,6% rispetto al 2017 (circa 180 mila tonnellate in più). Il risultato è in linea con l'andamento dell'anno precedente, in cui è stata superata la soglia dei 26 milioni di ton, ma non ha ancora raggiunto il livello massimo del 2006 pari a 26.770.176 ton.

I volumi di merci movimentati hanno avuto però andamenti diversi secondo i vari settori merceologici. Il numero degli attracchi è di 2.846 navi: -3,2% rispetto al 2017 (Figura 4.33).

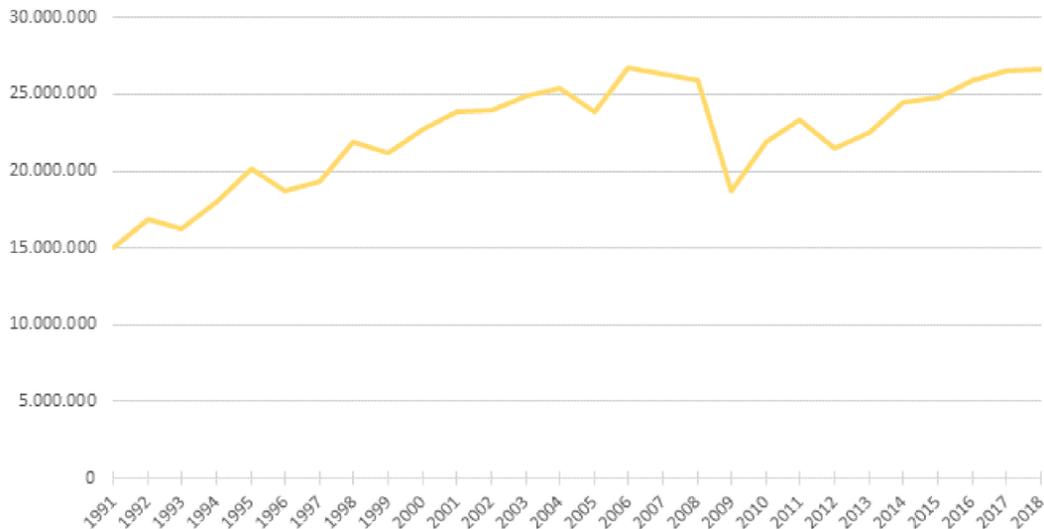


Figura 4.33 – Serie storica dei flussi di traffico merci (tonnellate/anno) (Fonte: Regione Emilia Romagna - Rapporto annuale di monitoraggio 2019)

4.5.5 *Turismo*

A livello regionale, nell'anno 2018 si sono verificati 11.458.497 arrivi e 40.647.799 presenze nelle strutture alberghiere e complementari. Rispetto all'anno precedente sono aumentati sia gli arrivi (+ 3,7%), sia le presenze (+ 1,4%).

Conseguentemente al maggior incremento degli arrivi rispetto alle presenze, la durata del soggiorno fa registrare anche per il 2017 un'ulteriore lieve contrazione: la permanenza media è quindi diminuita dai 3,84 giorni del 2014 ai 3,76 del 2015, ai 3,67 del 2016, ai 3,63 del 2017 fino ai 3,55 del 2018.

Il flusso turistico in Emilia-Romagna è cresciuto nel 2018 per il quarto anno consecutivo; tuttavia, tale incremento è stato decisamente meno marcato rispetto a quello osservato negli anni precedenti: non solo rispetto al 2017, quando si registrò una crescita degli arrivi pari al 7,1% e delle presenze pari al 6%, ma anche rispetto al 2016 (+6% e +3,5%, rispettivamente), e al 2015 (+5,2 e +2,9%). L'incremento registrato nel 2018 è sostanzialmente di entità simile tra gli italiani e gli stranieri: tra i primi, in particolare, gli arrivi sono cresciuti del +3,5%, a fronte del +4,1% dei secondi; l'aumento delle presenze, invece, è stato lievemente superiore tra gli italiani (+1,5%), rispetto a quello degli stranieri (+1,1%).

La distribuzione dei flussi per provincia nel 2018 registra l'incremento più marcato nelle zone dell'entroterra, in particolare quelle di Piacenza, Parma, Bologna e Reggio Emilia. Viceversa, la provincia in cui si è registrata una flessione del flusso turistico, seppur di lieve entità, è quella di Ferrara. La ripartizione è sintetizzata in Tabella 4.25.



<i>Provincia</i>	<i>arrivi</i>	<i>presenze</i>	<i>Provincia</i>	<i>arrivi</i>	<i>presenze</i>
Piacenza	2,4%	1,3%	Parma	6,4%	4,1%
Reggio Emilia	3,4%	2,1%	Modena	5,9%	4,0%
Bologna	20,7%	11,6%	Ferrara	5,3%	7,2%
Ravenna	13,5%	16,4%	Forlì-Cesena	10,0%	13,5%
Rimini	32,4%	39,8%	Emilia-Romagna	100,0%	100,0%

Tabella 4.25 – Distribuzione percentuale degli arrivi e delle presenze nel 2018 per provincia (Fonte: Rapporto annuale sul movimento turistico e la consistenza ricettiva alberghiera e complementare in Emilia-Romagna, 2018)

La Riviera rimane naturalmente l'ambito turistico preponderante della regione. Nel 2018 sono stati registrati 5.845.031 arrivi (+1,9% rispetto all'anno precedente) e 28.694.460 presenze (+0,6%). Dalla distribuzione mensile del movimento turistico in Riviera si rileva un andamento stazionario o leggermente negativo nei mesi di alta stagione, mentre si è registrato un forte aumento per quasi tutti gli altri mesi dell'anno, specialmente per ciò che riguarda i cosiddetti "mesi spalla", ovvero maggio e settembre, con incrementi negli arrivi pari, rispettivamente, a +20,5% e +10,1% e nelle presenze pari a +23,3% e +4,2%. Permangono, come sempre, alcune variazioni rilevanti, sia positive che negative, per effetto di fisiologiche caratteristiche del calendario e del meteo: la Pasqua, in particolare, è caduta nel 2018 a cavallo dei mesi di marzo ed aprile, mentre nel 2017 era caduta attorno alla metà di aprile. Questo ha comportato un fortissimo aumento del flusso turistico nel mese di marzo, con un incremento degli arrivi del +51,6% e delle presenze del +39,0%; per contro, nel mese di aprile si è osservata una cospicua flessione pari al -16,3% negli arrivi ed al -11,7% nelle presenze. Nel complesso, l'incremento rilevato a marzo non ha compensato il calo di aprile, cosicché nel bimestre marzo-aprile si è rilevato un calo del -2,1% negli arrivi e del -1,3% nelle presenze.

Il turismo marittimo lungo le coste della regione è promosso dalla presenza di località balneari a cui è stata assegnata la Bandiera Blu, riconoscimento che certifica la qualità delle acque di balneazione e dei servizi forniti. Le Bandiere Blu vengono assegnate sia alle spiagge, sia agli approdi turistici secondo requisiti ben stabiliti in merito alle attività organizzate per l'educazione ambientale, alla struttura operativa che si occupa della gestione ambientale, ai servizi di sicurezza e di accesso per i disabili presenti e alla qualità delle acque.

Le 7 località premiate in Emilia Romagna nel 2019 sono:

- In Provincia di Ferrara, Comacchio (Lido Spina, Lido di Volano/Nazioni/Pomposa/Lido degli Scacchi/Garibaldi, Lido degli Estensi);
- In Provincia di Forlì-Cesena: Cesenatico (Zadina, Ponente, Levante);



- In Provincia di Ravenna: Ravenna (Casal Borsetti, Lido di Dante/Lido di Classe, Lido di Savio, Marina di Ravenna/Punta Marina Terme/Lido Adriano, Marina Romea/Porto Corsini), Cervia (Milano Marittina/Pinarella);
- In Provincia di Rimini: Misano Adriatico (Punto Dieci/Portoverde, Rio Alberello), Cattolica (Regina dell'Adriatico), Bellaria Igea Marina (Igea Marina).

Confermata a Portoverde (Misano Adriatico) la bandiera blu per l'approdo turistico.

4.6 Descrizione del Patrimonio Culturale Archeologico Subacqueo, del Patrimonio Culturale e del Paesaggio delle aree costiere

4.6.1 Aree Archeologiche Marine

Le prime attestazioni della frequentazione umana nell'area dell'Alto Adriatico, per quanto attiene alla dimensione marittima, risalgono almeno all'età pre-romana, soprattutto in virtù della presenza di importanti siti quali, ad esempio, l'emporio di Adria.

Le testimonianze materiali aumentano poi nell'età moderna, soprattutto in relazione al ruolo giocato dal centro di Venezia nel campo del commercio navale e della navigazione, e proseguono fino a tutta l'età contemporanea. I numerosi relitti storici noti nelle acque dell'Adriatico settentrionale rimandano infatti ad un sistema di commerci e scambi navali tra la penisola italiana ed il resto del Mediterraneo, con connotazioni spesso di carattere militare. Del resto, ancora nel XIX e XX secolo, le acque dell'Alto Adriatico sono state teatro di importanti scontri navali, soprattutto in occasione delle guerre di indipendenza italiana e del primo conflitto mondiale.

Con riferimento all'area di progetto, sono stati segnalati ritrovamenti lungo costa nell'area di Casal Borsetti, della Foce del Reno (Emilia-Romagna) e nella zona a Nord-Est di Ancona, questi ultimi individuati durante le operazioni di bonifica degli ordigni bellici rilasciati durante le guerre nei Balcani. In quest'ultimo caso si tratta per lo più di relitti romani, localizzati ad una profondità di circa 60-70 m, il cui carico è prevalentemente composto da anfore (tipo Dressel e Baldacci). Degni di nota sono anche i reperti nel porto militare romano di Classe (V - VI sec. d.C.) e di erme marmoree lungo la costa tra Casal Borsetti e Porto Corsini (II sec. d.C.) (Gargiullo & Okely, 1993).

Nelle acque marine dell'Emilia-Romagna sono presenti alcuni relitti, come riportato nella Tabella 4.26. Nelle acque al largo di Rimini, dove è ubicata la piattaforma Azalea A, vi è la presenza di alcuni relitti a distanze variabili tra 20 e 29 km di distanza dalla costa.

 eni S.p.A. DICS	DOC SICS_247 Documentazione richiesta ai sensi dell'art. 14 DM 15/02/2019 (Allegato 3)	Pag. 101 di 119
---	--	-----------------

Nome	Località	Tipo	Distanza da riva (km)
CB 17	Cattolica	Sommergibile	Non ancora localizzato
BYMS 2053	Comacchio	Dragamine	19,3
TAURUS	Porto Corsini	Rimorchiatore	13,7
PAROS	Ravenna	Nave da carico	5
PAGURO	Ravenna	Piattaforma di perforazione	17,9
BENVENUTO	Rimini	Peschereccio	20,3
ANNI	Rimini	Nave da carico	29,3
CONSOLIDATED B-24H/J LIBERATOR	Rimini	Bombardiere pesante	n.d.

Tabella 4.26 – Relitti in Emilia Romagna (Fonte: www.relitti.it e www.isamardivingcenter.it)

Per quanto attiene allo specchio acqueo in cui si trova la struttura Azalea A, attualmente non risultano disponibili database relativi alla possibile presenza di elementi sommersi di possibile interesse culturale.

Tuttavia, come evidenzia lo spoglio di siti internet istituzionali e delle pubblicazioni a stampa, sia scientifiche che divulgative, il tratto di mare Adriatico antistante la costa dell'antica città di *Ariminum* e di questa parte di Emilia-Romagna ha restituito, nel corso degli anni, alcune interessanti testimonianze circa la frequentazione dell'uomo, suggerita e confermata, peraltro, dalle notizie storiche relative proprio ai porti, in primis della stessa città di *Ariminum*, la cui frequentazione risale senza dubbio all'età preromana.

Tra le testimonianze più recenti si deve inserire il recupero di un'anfora romana effettuato nel 2013 dai sommozzatori della Guardia di Finanza la cui ubicazione è generalmente indicata come "dalle acque antistanti la costa di Rimini".

Accanto agli elementi di interesse prettamente archeologico, in anni recenti sono stati individuati, nel tratto di mare sommerso antistante la costa romagnola, relitti di età storica di sicuro interesse tra cui alcuni aerei cronologicamente collocabili nella prima metà del XX secolo, le cui vicende sono legate alle attività belliche della seconda guerra mondiale ed il cui interesse archeologico è stato recentemente sancito anche da campagne di ricerca di Archeologia Forense condotte dal Ministero della difesa americano nell'ambito della campagna di recupero dei resti relativi ai piloti della seconda guerra mondiale operata dal DPAA-POW-MIA del governo degli Stati Uniti d'America in associazione con il CMRE della NATO.

Nel dettaglio si tratta di due bombardieri dell'USAF precipitati nel corso del secondo conflitto mondiale.



Il primo, un **bombardiere Boeing B-17 Flying Fortress** (Figura 4.34), quadrimotore sviluppato negli anni 30 ed impiegato principalmente nel corso del secondo conflitto mondiale per campagne di bombardamento diurno, era in origine lungo all'incirca 23 metri, con un'altezza massima di 5,80 metri circa. Ben conservato nella sua parte centrale, il bombardiere giace oggi ad una profondità di circa 20 metri al largo di Cattolica (RN).

Il secondo aereo, un bombardiere **B24 Liberator** (Figura 4.35), originariamente lungo all'incirca 28 metri, con un'apertura alare di oltre 33 ed un'altezza massima di 5,50 metri, si conserva per parti della fusoliera, un'ala intera, i motori e parte del carrello e dell'armamento ad una profondità di 65 metri, molto lontano dalla costa.



Figura 4.34 – Resti metallici del bombardiere B17 (foto di Stefano Paganelli dal sito www.diveplanet.org)

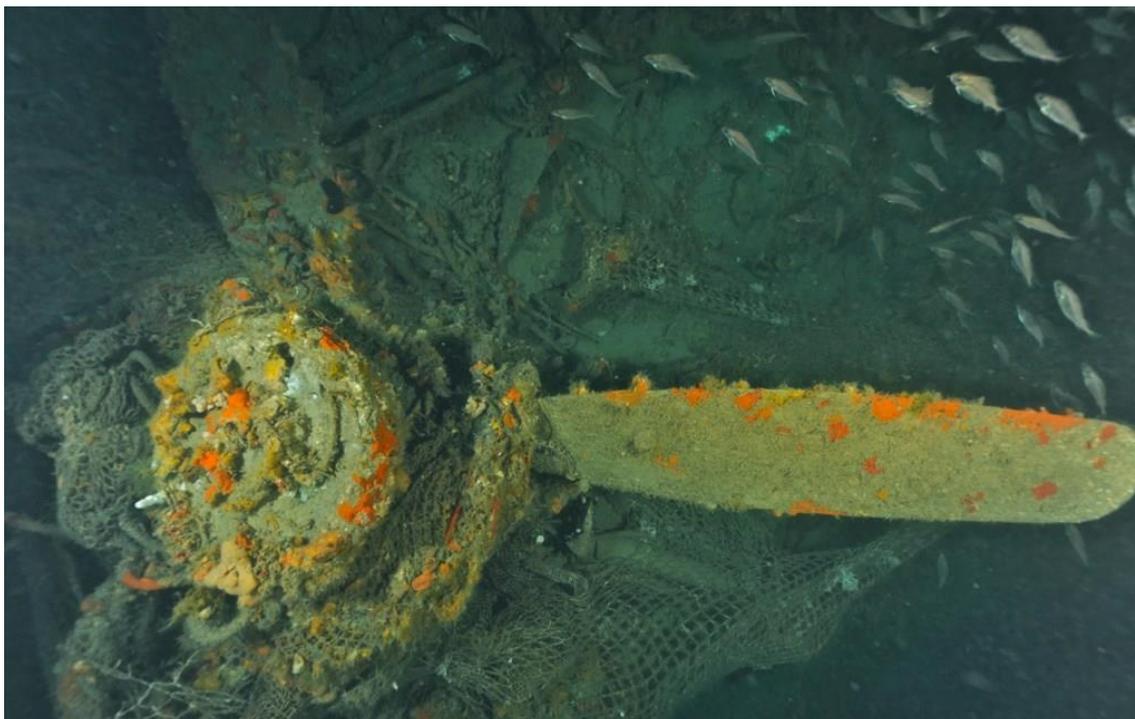


Figura 4.35 – Resti metallici del bombardiere B24 (foto dal sito www.diveplanet.org)

La struttura in dismissione si colloca tuttavia a distanza di sicurezza dalle testimonianze di interesse storico più prossime (Figura 4.36). Nel dettaglio, il sito noto più prossimo alla struttura è infatti il bombardiere B-17, posto ad oltre 2 miglia di distanza.



Figura 4.36 – Dettaglio dei relitti sommersi conosciuti nel tratto di costa dell'Emilia Romagna

 eni S.p.A. DICS	DOC SICS_247 Documentazione richiesta ai sensi dell'art. 14 DM 15/02/2019 (Allegato 3)	Pag. 104 di 119
---	--	-----------------

Inoltre, le attività di ispezione svolte propedeuticamente alla progettazione delle operazioni di decommissioning di tale struttura, in particolare la survey subacquea degli elementi sommersi che connettono la piattaforma Azalea_A alla struttura Anemone, sembrano escludere la presenza, almeno per le zone indagate, di elementi di possibile interesse archeologico o storico nelle adiacenze delle parti oggetto di lavorazione.

4.6.2 Patrimonio Culturale e Paesaggio delle Aree Costiere

La piattaforma Azalea A è situata nel Mare Adriatico, a circa 16 km dalla costa, al largo di Rimini e ad una profondità del fondale marino di circa 19 m.

Come descritto nel Paragrafo 3.0, il progetto di rimozione della piattaforma in oggetto prevede unicamente attività offshore; non è infatti prevista la rimozione di alcuna infrastruttura connessa ubicata a terra.

Pertanto, anche in considerazione della distanza del sito dalla costa, non si ritiene necessario procedere con la descrizione dei paesaggi costieri, dal momento che questi non verranno interferiti dalle attività previste.



5.0 STIMA IMPATTI

Il presente Capitolo analizza i potenziali impatti sulle diverse componenti ambientali e socio-economiche, sia positivi che negativi, connessi ai lavori di decommissioning della Piattaforma Azalea A e del fascio di condotte Azalea A – Anemone Cluster.

La stima degli impatti è stata effettuata analizzando le azioni di progetto che possono generare impatti significativi sull'ambiente. Tale valutazione è stata effettuata mediante matrici che mettono in correlazione le azioni di progetto ed i fattori di perturbazione, e successivamente i fattori di perturbazione e le singole componenti ambientali. Nel presente documento, per quanto riguarda gli aspetti progettuali, sono state considerate le seguenti fasi operative, accorpate per tipologia di attività e quindi di potenziali impatti che possono generare:

- lavori preparatori;
- lavori di rimozione del ponte, delle sezioni di sovrastruttura inferiori (connesse alle due monopalo) e della sottostruttura della piattaforma Azalea A e delle monopalo;
- lavori preparatori di abbandono in situ delle condotte sottomarine connesse alla piattaforma Azalea A.

L'attività è quindi riconducibile ad un cantiere temporaneo, della durata complessiva di circa 38 giorni, per la rimozione e trasferimento a terra della piattaforma Azalea A (costituita dalle due monopalo) e dai lavori per l'abbandono in situ delle condotte, come miglior alternativa di decommissioning, descritta in dettaglio nel documento "Studio di Valutazione Comparativa degli Impatti Ambientali e Socio-economici relativi agli Scenari di Dismissione delle Condotte della Piattaforma Azalea A" [Ref 3]

5.1 Individuazione e descrizione dei fattori di perturbazione che possono generare impatti significativi e negativi sull'ambiente

Al fine di valutare i potenziali impatti legati al decommissioning della Piattaforma Azalea A, sono stati individuati, per ciascuna fase del progetto di dismissione, una serie di fattori di perturbazione che possono incidere sulle componenti ambientali considerate. I fattori di perturbazione indicano le possibili interferenze prodotte dalle attività in progetto, che si traducono (direttamente o indirettamente) in pressioni ed in perturbazioni sulle componenti ambientali, determinando un impatto ambientale. Si riportano a seguire i principali fattori di perturbazione che si ritiene possano incidere sulle varie componenti ambientali:

- emissioni in atmosfera (da mezzi navali);



- scarichi in mare (da mezzi navali);
- generazione di rifiuti (come descritto al Paragrafo 3.5);
- fattori fisici di disturbo per la componente biotica (generazione di rumore e vibrazioni, aumento luminosità notturna);
- interazione con fondale (durante le attività di rimozione);
- presenza fisica mezzi navali di trasporto e supporto;

Con riferimento alla generazione di rifiuti, si precisa che tutti i rifiuti prodotti saranno raccolti separatamente e trasportati a terra per il recupero/smaltimento in idonei impianti autorizzati. Anche le parti di piattaforma disassemblate (es. deck, jacket) saranno portate a terra per le successive lavorazioni e recupero di materiali o smaltimento.

5.2 Componenti ambientali e socio-economiche interessate dalle azioni di progetto

Le componenti ambientali e socio-economiche considerate potenzialmente soggette ad impatto, sono:

- atmosfera (caratteristiche chimico-fisiche);
- ambiente idrico (caratteristiche chimico-fisiche della colonna d'acqua, caratteristiche trofiche);
- fondale marino e sottosuolo (caratteristiche dei sedimenti del fondo marino);
- biodiversità ed ecosistemi;
- paesaggio;
- aspetti socio-economici.

Per ciascuna fase del progetto di dismissione, sono stati individuati i fattori di perturbazione che possono incidere direttamente o indirettamente sulle componenti ambientali e socio-economiche considerate.



5.2.1 *Identificazione azioni di progetto*

Nella seguente Tabella 5.1 vengono identificate le diverse fasi operative considerate nell'analisi degli impatti e la loro scomposizione in azioni di progetto.

FASI DI PROGETTO	AZIONI DI PROGETTO
<i>Lavori preparatori</i>	Pulizia e messa in sicurezza delle apparecchiature
	Marcatura delle linee di taglio e pulizia delle aree di taglio
	Rimozione di eventuali detriti ed esecuzione scavo intorno ai pali di fondazione
	Preparazione della sovrastruttura e della sottostruttura per le operazioni di rimozione
<i>Lavori di rimozione</i>	Rimozione del ponte e delle sezioni di sovrastruttura inferiori
	Rimozione della sottostruttura
	Operazioni di trasporto e scaricamento
<i>Abbandono in situ della condotta sottomarina</i>	Preparazione delle topside delle piattaforme, isolamento e bonifica
	Depressurizzazione e flussaggio del sistema di condotte
	Recupero dell'acqua utilizzata per il flussaggio e trasporto a terra per successivo smaltimento
	Disconnessione delle estremità del fascio di condotte

Tabella 5.1 - Descrizione delle diverse fasi e azioni di progetto

**5.2.2 Identificazione degli impatti ambientali**

Nella seguente matrice (cfr. Tabella 5.2) sono indicate le diverse fasi, suddivise in azioni di progetto, ed i fattori di perturbazione potenziale che esse potrebbero generare.

Fasi e azioni di progetto		Potenziali fattori di perturbazione					
		Emissioni in atmosfera	Scarichi in mare	Generazione di rifiuti	Generazione di rumore e vibrazioni	Interazione con fondale	Presenza fisica mezzi navali di trasporto e supporto
Lavori preparatori	Pulizia e messa in sicurezza delle apparecchiature	X	X	X			X
	Marcatura delle linee di taglio e pulizia delle aree di taglio	X	X	X		X	X
	Rimozione di eventuali detriti ed esecuzione scavo intorno ai pali di fondazione	X	X	X	X	X	X
	Preparazione della sovrastruttura e della sottostruttura per le operazioni di rimozione	X	X	X			X
Lavori di rimozione	Rimozione del ponte e delle sezioni di sovrastruttura inferiori	X	X	X	X		X
	Rimozione della sottostruttura	X	X	X	X	X	X
	Operazioni di trasporto e scaricamento	X	X		X		X
Abbandono in situ della condotta sottomarina	Preparazione delle topside delle piattaforme, isolamento e bonifica	X	X	X			X
	Depressurizzazione e flussaggio del sistema di condotte	X	X	X	X		X
	Recupero dell'acqua utilizzata per il flussaggio e trasporto a terra per successivo smaltimento	X	X	X			X
	Disconnessione delle estremità del fascio di condotte	X	X	X	X	X	X

Tabella 5.2 - Matrice di correlazione tra azioni di progetto e fattori di perturbazione



5.3 Descrizione delle misure previste per evitare, mitigare e/o compensare gli impatti significativi e negativi sulle componenti ambientali interessate

Durante le attività di dismissione, verranno attuate idonee misure ed accorgimenti atti a ridurre eventuali effetti negativi sulle singole componenti ambientali. In generale, i principali criteri atti a mitigare o compensare le eventuali interferenze sull'ambiente possono essere così sintetizzati:

- evitare completamente l'impatto, non eseguendo un'attività o una parte di essa (se possibile);
- minimizzare l'impatto, limitando la magnitudo o la durata/frequenza di un'attività;
- ridurre o eliminare l'impatto tramite operazioni di salvaguardia durante il periodo di realizzazione degli interventi previsti;
- compensare l'impatto, agendo sulla stessa risorsa impattata.

Per quanto riguarda gli scarichi in mare, è previsto che i mezzi navali di trasporto e di supporto impiegati in fase di rimozione scarichino a mare i reflui civili prodotti a bordo, dopo opportuno trattamento in un sistema dedicato e omologato che permetterà di ridurre l'apporto di nutrienti e di sostanza organica, secondo la normativa internazionale specifica MARPOL 73/78. Per altri tipi di reflui saranno previsti opportuni sistemi di raccolta, per essere trasportati a terra e sottoposti a trattamento e smaltimento in idonei recapiti. Inoltre, un'attenta gestione e verifica periodica del corretto funzionamento dell'impianto di trattamento delle acque di scarico dei mezzi navali, l'ispezione periodica dei serbatoi contenenti sostanze potenzialmente inquinanti e la manutenzione ai motori contribuiranno a ridurre il rischio di rilasci anche accidentali.

Considerando, invece, le emissioni in atmosfera e le ricadute in acqua generate dai mezzi impiegati e dalle operazioni di rimozione, è ragionevole pensare che tali impatti siano di minima entità. Le emissioni risulteranno collocate, infatti, nelle immediate vicinanze del punto di rimozione ed in una porzione di mare molto limitata (non interessando in modo significativo la costa), in aggiunta all'effetto di diluizione dei composti nell'ambiente idrico.

L'impiego di combustibili e batterie con un basso tenore di zolfo costituiscono altre efficaci opzioni per ridurre le emissioni in atmosfera. Infine, un'adeguata manutenzione dei motori assicurerà che le emissioni vengano mantenute ad un livello appropriato.

Si considerano inevitabili, ma di entità contenuta, le possibili perturbazioni causate al fondale marino e ai sedimenti, così come alla biodiversità, dovuto essenzialmente alla mobilitazione temporanea dei sedimenti di fondo e l'immissione nella colonna d'acqua sovrastante, in aggiunta alla generazione di rumore e vibrazioni. È importante sottolineare che tali impatti avranno luogo per un tempo limitato,



necessario alla dismissione dell'opera, ed anch'essi circoscritti alla porzione di mare intorno alla piattaforma.

Sarà, comunque previsto un impiego contenuto di mezzi necessari alle attività di rimozione, con il fine di limitare il più possibile tali perturbazioni. Anche in questo caso, un'adeguata manutenzione dei mezzi impiegati assicurerà che le emissioni di rumore e vibrazioni vengano mantenute ad un livello appropriato.

Con riferimento ai rifiuti, l'obiettivo sarà quello di minimizzare la produzione di rifiuti destinati allo smaltimento e di massimizzare il recupero. Ad ogni modo, tutte le tipologie di rifiuti saranno gestiti nel rispetto della normativa vigente: i rifiuti non recuperabili saranno destinati allo smaltimento attraverso il conferimento a trasportatori/destinatari finali autorizzati, in accordo con le disposizioni che saranno imposte dalla normativa vigente. In modo simile, i rifiuti recuperabili saranno conferiti a trasportatori/destinatari finali autorizzati, in accordo con le disposizioni che saranno imposte dalla normativa vigente. La destinazione finale, in questo caso, sarà il recupero.

I rifiuti generati a terra dalle attività di smantellamento delle strutture rimosse saranno raccolti, stoccati e trasportati separatamente all'interno di opportuni bidoni e contenitori idonei alla tipologia di rifiuto da stoccare. Le acque marine utilizzate per il flussaggio delle condotte sottomarine, una volta trasportate a terra, saranno stoccate ed inviate ad idoneo smaltimento.

Non si ritiene, infine, che la fase di rimozione della piattaforma Azalea A possa arrecare impatti negativi sulla componente socio – economica, data l'ubicazione off-shore, il tempo limitato e la singolarità dell'attività stessa.

5.4 Descrizione delle pregresse attività di monitoraggio ambientale effettuate prima della realizzazione della piattaforma per la coltivazione di idrocarburi offshore e delle infrastrutture connesse e durante l'esercizio delle stesse

Non si ha evidenza di attività di monitoraggio effettuate nell'area prima dell'esercizio della piattaforma e durante il suo esercizio,

5.5 Programma di monitoraggio ambientale e post-rimozione

Il presente capitolo descrive il Programma di Monitoraggio Ambientale (PMA) previsto nell'ambito del progetto di decommissioning della piattaforma Azalea A. Obiettivo del Programma di Monitoraggio Ambientale sull'ambiente marino è la valutazione dei potenziali effetti derivanti dal progetto di rimozione sull'ambiente marino.



L'attività di monitoraggio è mirata alla valutazione della qualità dell'ambiente marino attraverso l'esecuzione di analisi geomorfologiche, chimiche, chimico-fisiche e biologiche. Tale programma è stato redatto in accordo alle linee guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a Valutazione di Impatto Ambientale (indirizzi metodologici generali del 18/12/2013).

I principali punti di attenzione derivanti dalla fase di rimozione e post rimozione dell'opera sono legati alla risospensione e dispersione dei sedimenti ed all'interazione fisica diretta durante le fasi di rimozione dell'opera. Lo schema di monitoraggio prevede che i campionamenti siano effettuati sia nell'area interessata direttamente dalle attività, sia in aree di controllo circostanti l'area stessa. La successiva tabella riporta le diverse fasi temporali attraverso cui vengono suddivise le attività di monitoraggio.

Fase di Progetto	Descrizione
Fase 0 – Prima delle attività di rimozione	Periodo che comprende la fase antecedente alle operazioni di rimozione, rappresentativo dello stato attuale dell'area circostante.
Fase 1 – Dopo le attività di rimozione	Periodo che comprende la fase successiva alla rimozione.

Tabella 5.3 Fasi del Monitoraggio ambientale

Si specifica che le attività di rimozione della struttura Azalea A, per le caratteristiche della stessa, saranno di breve durata. Pertanto, anche in considerazione della presenza di mezzi nell'area di lavoro e di personale sub impegnato nelle attività di controllo delle operazioni si ritiene opportuno programmare la campagna di monitoraggio a valle della demobilitazione del cantiere.

5.5.1 Colonna d'Acqua

Nella campagna Ante-Operam saranno eseguite misure e prelievi di campioni di acqua nel punto tecnicamente più vicino possibile alla struttura, oltre che in 4 siti di controllo posti alla distanza di circa 2.000 m da essa e da altre piattaforme/strutture offshore.

Nella campagna post operam saranno eseguite misure e prelievi di campioni di acqua in corrispondenza di n. 8 stazioni disposte a croce, di cui 4 poste entro un raggio di 100 m dal punto in cui era presente la struttura e 4 (controlli) alla distanza di circa 2.000 m da essa e da altre piattaforme/strutture offshore.

In tutte le stazioni saranno misurati, mediante profilatore multiparametrico (CTD), i seguenti parametri lungo la colonna d'acqua:

- Profondità (Pressione);



- Temperatura;
- Conducibilità (da cui si calcola la salinità);
- Ossigeno disciolto;
- Torbidità (Backscatterometro);
- Fluorescenza.

Inoltre in tutte le stazioni, ad almeno 2 quote saranno effettuati prelievi di campioni di acqua tramite "rosette" collegata a CTD. Sui campioni di acqua prelevati verranno misurati una serie di parametri biochimici volti a valutare l'attività biologica nell'area:

- Ossigeno disciolto;
- Azoto inorganico come Ammoniaca, Nitriti e Nitrati;
- Fosforo inorganico disciolto come Ortofosfato;
- Silicio inorganico disciolto come Ortosilicato;
- Carico solido totale come peso secco;
- Concentrazione di pigmenti clorofilliani;
- Concentrazioni di idrocarburi totali, Alifatici (IA) e Policiclici Aromatici (IPA);
- BTEX;
- Metalli pesanti.

5.5.2 Caratterizzazione dei Sedimenti

Nella campagna di monitoraggio ante operam saranno effettuati prelievi su 4 stazioni entro un raggio di 250 m dalla struttura e da altre piattaforme/strutture offshore distribuite a distanze crescenti dalla struttura (da un minimo di 5 m a un massimo di 300 m), tenendo in considerazione le caratteristiche fisiche della struttura, la sua posizione geografica, la direzione e l'entità delle correnti dominanti.

Saranno inoltre campionate 4 stazioni di controllo poste alla distanza di circa 2.000 m sia dalla struttura oggetto di monitoraggio, sia da altre piattaforme e/o strutture offshore. Su ogni stazione dovranno essere prelevate porzioni di sedimento che dovranno essere opportunamente ripartite in aliquote da inviare in laboratorio per le analisi.

Analisi fisiche e chimiche - Su tutti i campioni prelevati dovranno essere effettuate le seguenti analisi:

- Aspetto macroscopico;



- Analisi granulometrica;
- TOC (Total Organic Carbon);
- Concentrazioni di Idrocarburi totali, Idrocarburi Policiclici Aromatici (IPA), metalli pesanti.

Analisi ecotossicologiche - su campioni di sedimento prelevati presso le stazioni utilizzate per le analisi fisiche e chimiche dei sedimenti situate entro il raggio di 60 m dalla struttura e nei controlli esterni dovranno essere effettuati i seguenti test biologici con:

- *Dunaliella tertiolecta* (su elutriato);
- *Vibrio fischeri* (su elutriato);
- *Corophium orientale*: tossicità acuta (10 gg) su tal quale;
- *Crassostrea gigas* (test di embriotossicità su elutriato).

In aggiunta o in sostituzione potranno essere effettuate le seguenti analisi opzionali:

- *Paracentrotus lividus* (test di embriotossicità su elutriato);
- *Acartia tonsa* (su elutriato o fase solida).

5.5.3 Caratterizzazione della comunità bentonica

Su tutte le stazioni individuate per il campionamento dei sedimenti saranno effettuati prelievi quantitativi della fauna bentonica.

Il riconoscimento sistematico degli organismi presenti dovrà essere effettuato a livello di specie almeno per i gruppi più rappresentativi (Policheti, Molluschi e Crostacei). Per ciascuna specie/taxa verrà contato il numero degli individui e rilevato il peso totale.

I dati così ottenuti verranno utilizzati per il calcolo dei seguenti indici biologici descrittivi della comunità:

- Abbondanza totale (N);
- Ricchezza specifica totale (S);
- Ricchezza specifica media (Sm);
- Indice di Dominanza (May, 1979);
- Indice di Diversità specifica di Shannon-Weaver (H. Pielou, 1974).



5.5.4 *Indagini sul popolamento ittico*

Campionamenti di pesca

Lo studio della fauna ittica sarà effettuato tramite campionamenti di pesca condotti nell'area della struttura (entro un raggio di 50 m). Verranno inoltre campionate 2 aree di controllo lontane da altre installazioni.

I campionamenti verranno condotti con una rete tramaglio calata al tramonto e salpata all'alba, per una permanenza media in mare di circa 12 ore.

Gli individui prelevati verranno portati in laboratorio allo scopo di poter effettuare il riconoscimento sistematico che, quando possibile, viene effettuato a livello di specie. Su tutti i pesci verranno misurati lunghezza totale (al mezzo centimetro inferiore) e peso individuale. Lo stesso verrà effettuato per i cefalopodi (lunghezza del mantello) e i crostacei (lunghezza del carapace) di interesse commerciale.

Tutte le specie saranno anche classificate in base alla loro affinità nei confronti dei substrati duri naturali e/o artificiali.

Per ciascun sito verranno calcolati i seguenti indici:

- Ricchezza specifica totale (S)
- Ricchezza specifica media per stagione (Sm)
- Indice di Diversità specifica di Shannon-Weaver (H. Pielou, 1974)
- Rendimenti di pesca in numero e peso.

Indagini con metodologia acustica

In concomitanza con i survey di pesca verranno condotte indagini mensili tramite metodica acustica (Multibeam echosounder) in grado di rilevare la presenza e la consistenza di banchi di pesci lungo la colonna d'acqua.

I survey saranno effettuati all'interno di un'area avente lato di 1.500 m con al centro l'area in progetto di dismissione. In quest'area verrà tracciato un numero adeguato di transetti paralleli aventi la lunghezza di 1.500 m, in modo da verificare anche la posizione e la distanza dei banchi rispetto alla struttura.

I dati rilevati verranno analizzati con specifici software (Echoview) e correlati con quelli derivanti dai campionamenti di pesca.



5.6 Misure di salvaguardia ambientale previste in occasione di eventuali sversamenti accidentali di idrocarburi e di incidenti

Per quando riguarda il rischio di rilasci e sversamenti di sostanze pericolose e mare, che potrebbero verificarsi durante le attività di dismissione della piattaforma Azalea A si ricorda che tutti i mezzi navali di supporto alle attività sono dotati di tenute meccaniche atte ad impedire qualsiasi fuoriuscita di acque oleose di sentina. Pertanto, anche la perdita fisiologica di idrocarburi si deve considerare trascurabile.

In ogni caso, DICS è dotato di un *Piano di Emergenza Generale* e di un *Piano di Emergenza Ambientale Off-shore* (pro sg hse 032 DICS e&p), e di un contratto dedicato al "*Pronto intervento ecologico*" con servizio di reperibilità h24 e 7gg/7. Al momento di eventuale rilevazione verrà attivata la Capitaneria di Porto (come richiesto dalla normativa vigente) secondo le modalità previste dal Piano di Emergenza Generale di DICS. Si riportano di seguito gli elenchi delle principali azioni svolte dall'unità di logistica navale (LOGI/CS), dal personale a bordo del Battello Master (Supply Vessel Master Rec-Oil) e a bordo del Tender:

RUOLO	1° LIVELLO	2°-3° LIVELLO	NOTE
LOGI/CS	<p>ATTIVAZIONE</p> <ul style="list-style-type: none"> Attiva, se necessario, il Servizio Antinquinamento Marino. Attiva e mobilita i mezzi e i materiali necessari all'emergenza. Una volta attivato il Servizio Antinquinamento Marino, mantiene i contatti e aggiorna il Responsabile SICS relativamente alle operazioni in corso. <p>AZIONI OPERATIVE</p> <ul style="list-style-type: none"> Non appena informato dell'evento, contatta il Reperibile di Turno della Contrattista assegnataria del contratto di pronto intervento per l'attivazione del Servizio Antinquinamento Marino, che a sua volta attiva la Squadra Locale di intervento. Mantiene i contatti e aggiorna il Responsabile SICS una volta attivato il Servizio Antinquinamento Marino. Mantiene i contatti con il Team Leader del Servizio Antinquinamento Marino per predisporre l'invio delle attrezzature antinquinamento. Contatta il Battello Master (Supply Vessel Master Rec-Oil) di caratteristiche più adeguate, comunque disponibile al momento, per l'imbarco del container con le attrezzature antinquinamento, in accordo con il Team Leader già attivato per fare fronte all'evento. Contatta l'Agenzia Marittima per l'espletamento delle pratiche marittime e doganali. Attiva ed invia nell'area delle operazioni il Tender per le necessarie azioni di coordinamento con il Battello Master. 		<p>LOGI/CS è di supporto all'Emergency Response Manager per l'attivazione e la mobilitazione dei mezzi e materiali necessari all'emergenza.</p> <p>Dirige le operazioni in collaborazione con SICS adottando le migliori soluzioni per il contenimento e recupero del prodotto inquinante.</p> <p>Il Servizio Antinquinamento Marino fornisce a LOGI/CS l'elenco costantemente aggiornato dei Reperibili di Turno.</p> <p>Tutte le operazioni inerenti le modalità operative di imbarco/sbarco del personale e mezzi a bordo del Supply Vessel Master Rec-Oil sono di responsabilità dell'Agenzia Marittima. La responsabilità passa in capo al Comandante del mezzo navale, che si coordina con le disposizioni impartite da LOGI/CS, dopo che personale e mezzi sono stati imbarcati.</p>



RUOLO	1°, 2° e 3° LIVELLO	NOTE
Battello Master (Supply Vessel Master Rec-Oil)	<ul style="list-style-type: none"> • In attesa dell'imbarco del personale e dei mezzi, il comandante prepara le Safety-Cards con tutte le necessarie informazioni in materia di sicurezza del mezzo navale e di prevenzione degli infortuni. • Il posizionamento dei container con le attrezzature antinquinamento deve essere effettuato di norma con i portelloni orientati verso poppa. In particolare, il portellone, dove è alloggiato il rullo con le panne di contenimento, deve essere perpendicolare alla linea di tiro delle panne stesse. Ciò al fine di consentire il loro recupero in condizioni ottimali. In caso contrario il recupero delle panne, al termine delle operazioni, risulterà lungo e difficoltoso. • Il corretto posizionamento dei container a bordo avviene normalmente sotto la supervisione del Team Leader del Servizio Antinquinamento Marino. • In caso di urgenza, il posizionamento dei container sarà gestito da personale di bordo sotto la supervisione di LOGI/CS. • Completato l'imbarco del personale e dei mezzi a bordo, il comandante provvede ad effettuare un meeting nel quale vengono stabilite le modalità operative e gli accorgimenti necessari atti a fronteggiare l'emergenza. • L'avvicinamento all'area di intervento è effettuata secondo le disposizioni impartite dal comandante che comunque opererà in conformità alle indicazioni specifiche emerse dal meeting effettuato dopo l'imbarco dei mezzi e del personale • Durante l'avvicinamento alla zona delle operazioni dovranno essere tenute in considerazione i seguenti aspetti: <ul style="list-style-type: none"> ➢ tipologia e caratteristiche chimico-fisiche del prodotto sversato (se conosciute); ➢ condizioni meteo dell'area di intervento (vento, correnti marine, copertura del cielo, ecc) ➢ presenza di eventuali idrocarburi volatili in atmosfera. • A posizionamento avvenuto, il Comandante, LOGI/CS e il Team Leader del Servizio Antinquinamento Marino concordano la messa in acqua delle panne. Quando le panne saranno tutte a mare, il Comandante provvede ad impartire le necessarie disposizioni al Tender affinché si prepari a posizionarle nella maniera più opportuna al contenimento. 	<p>Al momento dell'attivazione dell'emergenza il comandante di bordo verifica la situazione degli ingombri al fine di verificare se sussistono impedimenti all'imbarco di ulteriori eventuali attrezzature ed al loro successivo impiego</p> <p>La presenza di composti volatili costituisce un elemento di potenziale pericolo di esplosione/incendio. E' necessario effettuare il monitoraggio su base continuativa con opportune misurazioni delle concentrazioni di tali composti mediante uno strumento per la rilevazione di miscele esplosive in dotazione al mezzo navale. Il controllo è a cura del comandante del mezzo navale. Per tutta la durata delle operazioni è fatto divieto assoluto di fumare.</p>

RUOLO	1°, 2° e 3° LIVELLO	NOTE
Tender	<p>A valle delle operazioni preliminari che consistono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nella preparazione di una linea di rimorchio di lunghezza adeguata per l'attacco delle panne; • nella predisposizione di una vedetta in plancia con la funzione di scouting nella ricerca delle macchie e di prevenzione nei confronti del danneggiamento delle panne (che possono venire a contatto con elementi solidi galleggianti). <p>Il Supply Vessel Tender dovrà:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agganciare la linea di rimorchio alle panne e procedere alla configurazione delle stesse; • Manovrare opportunamente, in coordinamento con Supply Vessel Master Rec-Oil, per predisporre le panne secondo la configurazione stabilita • Mettere a mare lo skimmer, posizionandolo nella cuspide della configurazione così completata, per il recupero del prodotto. • Lo skimmer sarà collegato al Supply Vessel Master Rec-Oil tramite manichetta per il convogliamento e lo stoccaggio del prodotto nei serbatoi di recupero. 	<p>Per la messa a mare delle panne di recupero è necessario che il Supply Vessel Master Rec-Oil, operando in coordinamento con il Tender, tenga una velocità iniziale di circa 2 nodi per poi diminuire gradatamente a seconda della lunghezza delle panne da dispiegare e sulla base delle indicazioni che verranno fornite al comandante dal Team Leader del Servizio Antinquinamento Marino.</p> <p>Si ricorda comunque che la navigazione in formazione (Supply Vessel Master Rec-Oil Master più Tender) non potrà superare a regime la velocità critica di 0,8 nodi oltre la quale le panne iniziano a non trattenere il prodotto galleggiante.</p>

In generale le principali azioni di risposta che possono essere intraprese in caso di spill a mare, come descritto nel Piano di Emergenza Ambientale Off-Shore, sono le seguenti:

1. Monitorare e valutare;
2. Favorire la naturale evaporazione delle sostanze sversate;
3. Contenimento e recupero in acqua;
4. Utilizzo di disperdente, a valle di autorizzazione ministeriale;
5. Protezione della costa e delle aree sensibili;
6. Pulizia della costa.



Come previsto dalla normativa vigente, tutte le attività saranno effettuate previa comunicazione alla Capitaneria di Porto ed alle Autorità Competenti.

La tabella seguente riporta una breve descrizione delle metodiche applicate.

Metodica	Descrizione
Monitorare	<p>La prima azione da intraprendere successivamente ad uno spill è quella di monitorare in relazione alle condizioni meteo-marine, l'andamento del fenomeno, al fine di individuare le aree a maggior rischio di inquinamento.</p> <p>Durante questa fase di monitoraggio è importante tenere sotto controllo la direzione e la velocità del vento, nonché delle correnti marine, in quanto questi fattori condizionano la migrazione e l'effetto di dispersione della macchia.</p>
Favorire l'evaporazione	<p>Nel caso in cui si verifichi uno sversamento limitato di idrocarburi (es. gasolio), una strategia di intervento è quella di permettere la naturale evaporazione delle sostanze sversate in condizioni climatiche favorevoli (temperatura elevata dell'aria e dell'acqua, vento forte). Infatti, soprattutto il diesel, tenderà ad evaporare ed a disperdersi in quanto è una sostanza poco viscosa ed a bassa densità.</p>
Contenimento e recupero	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"></div> <p>Tale metodologia prevede il contenimento e il recupero utilizzando apposite barriere galleggianti e skimmer.</p> <p>Per avere successo questa strategia necessita di condizioni meteo relativamente stabili (bassa velocità delle correnti ed onde non superiori ai 2 m).</p> <p>I mezzi a disposizione per questo tipo di intervento sono i Supply Vessel Master Rec-Oil, situati presso la banchina di Marina di Ravenna e/o presso gli impianti di perforazione off-shore.</p>



Metodica	Descrizione
Utilizzo di disperdente	<p>Il disperdente "Chimperse 4000" attualmente a disposizione di DICS è totalmente biodegradabile ed è stato riconosciuto idoneo con D.M. 17/2/2020, ai sensi del D.D. 25 febbraio 2011, come prodotti da impiegare in mare per la bonifica dalla contaminazione da idrocarburi petroliferi.</p> <p>L'utilizzo del disperdente è efficace solo in determinate circostanze, cioè con mare mosso o agitato e con venti e correnti che spingano lo spill a largo. Se lo spill fosse diretto verso la costa sarebbe sconsigliato l'uso del disperdente in quanto andrebbe a frammentare le sostanze contenute nella perdita determinando quindi una diffusione dell'inquinamento in un'area costiera di maggiori dimensioni.</p> <p>L'applicazione di disperdenti necessita di specifica autorizzazione da parte del Centro operativo antinquinamento operante presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Direzione generale per la protezione della natura e del mare. Qualora ne fosse autorizzato l'uso, anche i relativi dosaggi di applicazione devono essere indicati volta per volta, essendo specifici per le caratteristiche del prodotto sversato e delle condizioni atmosferiche e di mare.</p>
Protezione della costa e delle aree sensibili	 <p>In caso di eventi che per entità o durata potrebbero interessare la costa si potrebbero generare fenomeni di contaminazione della stessa. In tal caso in base ai modelli previsionali, ad eventuali monitoraggi aerei ed alla direzione del vento e delle correnti, al momento dello spill è necessario individuare le aree di maggiore sensibilità su cui intervenire prioritariamente. Al fine di evitare la contaminazione delle aree sensibili, devono essere utilizzate barriere posizionate su punti meno sensibili della costa in modo da intercettare le sostanze inquinanti.</p>
Pulizia della costa	<p>Gli interventi di disinquinamento della costa sono in genere di tipo fisico, infatti consistono nella rimozione degli idrocarburi da parte di squadre di operatori con equipaggiamento specifico. In genere si procede con una prima operazione di rimozione "massiva" per poi procedere ad una eliminazione della contaminazione residua. La rimozione deve essere effettuata da personale adeguatamente addestrato, a garanzia della buona riuscita dell'intervento.</p> <p>In base alla quantità ed alle caratteristiche delle sostanze inquinanti da rimuovere ed alla morfologia dell'area inquinata, si riportano di seguito alcuni esempi di tecniche di intervento:</p> <ul style="list-style-type: none">• degradazione naturale (sfrutta l'energia delle onde, necessita di stretto monitoraggio dell'evoluzione)• rimozione manuale (di solito necessita di una grande forza lavoro, se l'area fosse estesa si utilizzerebbero anche apparecchiature come scavatori, pompe ecc.)• metodi flushing (utilizzo di sistemi idraulici a bassa o alta pressione per la rimozione delle sostanze inquinanti dalla costa in modo da riportarle in ambiente marino per il successivo contenimento e recupero).



Metodica	Descrizione
	<ul style="list-style-type: none">bio-remediation (utile per favorire la degradazione degli inquinanti, potrebbe essere associata alla degradazione naturale, quando necessario).

Dotazioni antinquinamento

In ottemperanza a quanto previsto dalla normativa – DM 23/01/17 “Definizione delle dotazioni di attrezzature e scorte di risposta ad inquinamenti marini da idrocarburi, che devono essere presenti in appositi depositi di terraferma, sugli impianti di perforazione, sulle piattaforme di produzione e sulle relative navi appoggio” – DICS ha attrezzato le basi operative portuali a terra con le dotazioni necessarie ad assicurare un immediato ed efficace intervento.

In dettaglio, le dotazioni della base di Marina di Ravenna sono costituite da:

- n. 2 sistemi meccanici di recupero e separazione olio/acqua (skimmers) con una capacità di recupero non inferiore ai 35 metri cubi/ora;
- 1000 metri di panne costiere, 500 metri di panne d'altura, 500 metri di panne rigide, con i relativi sistemi di ancoraggio;
- 1000 metri di panne assorbenti dichiarate impiegabili, nonché 5 metri cubi di materiale oleo-assorbente nelle sue varie configurazioni;
- 8.000 litri di prodotti disperdenti di tipo riconosciuto idoneo unitamente alla relativa apparecchiatura per lo spandimento in mare.

Le dotazioni sono movimentate e gestite, in caso di intervento, mediante l'uso di appositi mezzi navali (Supply Vessel) dedicati quotidianamente allo svolgimento dell'attività operativa off-shore.