



Il Ministro dell' Ambiente

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTI l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 febbraio 1989, costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 gennaio 1993, n. 1464, di rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989, concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione;

VISTO l'art. 1, commi 10 e 11, della legge n. 538/93, che traferisce le funzioni del Ministero della Marina Mercantile in materia di tutela e difesa dell'ambiente marino al Ministero dell'Ambiente;

VISTO l'art. 1 lettera a) della legge n. 220/92, concernente la costruzione di terminali per il carico e lo scarico di idrocarburi e di sostanze pericolose;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto di terminale GNL a servizio della centrale termoelettrica di Montalto di Castro (VT), presentata in data 25 gennaio 1995 dalla Società Enel S.p.A., con sede in Roma;

VISTA la nota prot. n. 0353 del 1 marzo 1995 con la quale l'Enel S.p.A. formalizzava l'inoltro al Servizio VIA di documentazione integrativa già presentata per le vie brevi nel corso dell'istruttoria;

VISTO il parere formulato in data 11 aprile 1995 della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Enel S.p.A.;

CONSIDERATO che nel predetto parere:
la Commissione ha preso atto che:

- si tratta del progetto di una diga foranea al largo delle acque di Montalto di Castro e di una piattaforma di scarico per metaniere oceaniche;
- per la costruzione del terminale GNL l'Enel S.p.A. aveva presentato, in data 15 ottobre 1993, analoga richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale, circa la quale il Ministero dell'ambiente, a conclusione dell'istruttoria di cui all'articolo 6 della legge 349/86, con decreto DEC/VIA/1850 del 23 marzo 1994, aveva ritenuto: *“che Enel debba provvedere a rielaborare il progetto delle opere marittime del terminale per gas naturale liquefatto al servizio dell'impianto termoelettrico di Montalto di Castro, tenendo conto dei rilievi e delle osservazioni formulate dalla Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale con il parere riportato in narrativa; che il progetto debba essere ripresentato, per la successiva pronuncia di compatibilità ambientale, al Ministero dell'ambiente - Servizio valutazione impatto ambientale, informazione ai cittadini e per la relazione sullo stato dell'ambiente ed Ispettorato centrale per la difesa del mare, al Ministero per i Beni Culturali ed Ambientali ed alle Regioni Lazio e Toscana, provvedendo alle forme di pubblicità previste dal DPCM 377/88 e successive circolari”*;
- il progetto originario prevedeva un pontile di collegamento su pali tra la piattaforma di scarico delle navi metaniere e il deposito di GNL sulla terraferma; il nuovo progetto prevede la realizzazione di una galleria sottomarina in sostituzione del pontile;
- con nota prot. n. 1573 del 30 novembre 1994 l'Enel S.p.A. aveva altresì trasmesso un documento con il titolo: "Sistema di approvvigionamento di GNL per l'impianto termoelettrico di Montalto di Castro - Analisi di prefattibilità delle soluzioni proposte nel provvedimento del Ministero dell'ambiente del 23 marzo 1994 - Novembre 1994". Nella nota di trasmissione l'Enel S.p.A. comunicava l'orientamento della società elettrica verso la galleria sottomarina come alternativa al pontile di collegamento;
- con nota prot. n. 9630/VIA/A.O.13.N. del 14 dicembre 1994 il Servizio valutazione impatto ambientale del Ministero dell'ambiente sollecitava il Ministero dell'industria a fornire le conclusioni, anche preliminari, degli approfondimenti preannunciati e dei possibili scenari di alimentazione della centrale di Montalto;
- nel corso dell'istruttoria, effettuata presso la stessa Commissione, si è tenuta una serie di riunioni, alcune delle quali anche con la partecipazione di rappresentanti delle regioni Lazio e Toscana, dell'Ispettorato Difesa Mare dello stesso Ministero dell'ambiente e del Ministero per i beni culturali ed ambientali e, inoltre, in data 11 febbraio 1995 è stato effettuato un sopralluogo sul sito di Montalto di Castro, utilizzando anche un mezzo aereo;
- in data 15 febbraio 1995 i rappresentanti della Commissione hanno partecipato ad un incontro organizzato dalla Presidenza della Provincia di Viterbo presso il Comune di Montalto di Castro nel corso del quale l'Enel S.p.A. ha presentato il progetto del terminale e ha fornito chiarimenti al pubblico presente;

la Commissione ha osservato che:

- si deve ribadire quanto già espresso dalla Commissione sul precedente progetto di terminale GNL per la centrale di Montalto in data 9 febbraio 1994, e in particolare: *“L'opportunità, nell'interesse nazionale, che la centrale termica di Montalto di Castro possa divenire al più presto operativa è fuori discussione, trattandosi di un investimento ingente che finora ha dato risultati limitati in termini di produzione*



Il Ministro dell'Ambiente

d'energia; in particolare, la scelta del gas naturale per l'alimentazione della centrale è condivisibile dal punto di vista ambientale ... etc."

"L'impatto ambientale dell'opera, così come configurata nel progetto, riguarda l'ambiente marino, il paesaggio, la fruizione dell'area e le attività preminenti della comunità locale, e per alcuni aspetti si estende su un ampio territorio, anche oltre i limiti amministrativi della Regione Lazio. In questo caso l'impatto comporta una modificazione radicale delle condizioni ambientali, l'interruzione della continuità ecosistemica e le possibili conseguenze sull'attività turistica; esso non è mitigabile, se non riguardo ad aspetti secondari, e l'opera non potrà venire smantellata senza un ulteriore rilevante impatto ambientale quando non risultasse più necessaria."

rammentando infine che i due aspetti citati *"sono troppo distanti l'uno dall'altro, perché sia possibile pensare ad una mediazione di carattere tecnico"*, quale perseguibile con un sistema di prescrizioni.

la Commissione ha rilevato che:

- il decreto del Ministro dell'ambiente del 23 marzo 1994, negativo rispetto al progetto originario di terminale GNL, ribadisce i due seguenti aspetti, tra loro non conciliabili: l'opportunità, nell'interesse nazionale, che la centrale termoelettrica di Montalto di Castro possa divenire al più presto operativa e l'impatto ambientale dell'opera, che, nel progetto presentato in data 15 ottobre 1993, ritenuto incompatibile. In quella occasione la Commissione VIA aveva esplorato la possibilità di ipotesi alternative e aveva esemplificato alcuni scenari per *"consentire un progresso"* nel senso di alimentare la centrale per l'intera potenza e nel rispetto dei limiti di emissione prescritti. Nella relazione conclusiva della Commissione VIA e nel citato decreto ministeriale si ricordava che:

"- Il progetto di terminale qui proposto è coerente all'attuale tecnologia e progettazione già largamente sperimentate su impianti di questo tipo. Va tuttavia considerata l'opportunità di esplorare la fattibilità tecnico-economica di un'opera con alto contenuto di innovazione progettuale che potrebbe consistere nella realizzazione della condotta GNL sottomarina (già realizzata negli USA) o addirittura in un'isola artificiale autosufficiente, al largo, che incorpori cioè l'impianto di gasificazione.

- La possibilità di spostare il terminale nella zona di Civitavecchia in prossimità della prevista darsena energetica non esiste nelle condizioni attuali, ma potrebbe venire realizzata nel rispetto delle distanze di sicurezza mediante modifiche all'assetto della rete di trasporto coerenti con il potenziamento di quest'area come polo energetico: tali modifiche sono già previste negli aspetti essenziali degli indirizzi di sviluppo dell'area. Lo spostamento del terminale alla zona di Civitavecchia eliminerebbe l'impatto sull'ecosistema costiero del litorale di Montalto ed appare una scelta condivisibile nel quadro di un corretto uso del territorio.

1
Ga

- Una terza opzione potrebbe essere quella di esercire la centrale con un mix di gas naturale e olio combustibile a bassissimo tenore di zolfo (STZ).

A tal fine sarebbe necessaria una approfondita revisione dell'effettivo fabbisogno di gas naturale dell'intero parco nazionale di centrali termoelettriche e della possibilità di incrementare la fornitura Snam alla centrale di Montalto. In sostanza va stimata la quantità di gas naturale disponibile nel sistema energetico nazionale, che - insieme all'olio STZ - può essere utilizzato nel breve e medio termine per alimentare la centrale, con l'obiettivo di arrivare in tal modo alla fase in cui sarà possibile incrementare ulteriormente le forniture di gas naturale senza ricorrere alla realizzazione del terminale di Montalto.”;

- in data 10 maggio 1994 l'Enel S.p.A. comunicava, tra gli altri, al Ministero dell'ambiente che “il Consiglio di Amministrazione della nostra Società, nella seduta del 28 aprile 1994, nel prendere atto di quanto contenuto nel citato Decreto del Ministro dell'ambiente, ha deliberato di non dare corso alla realizzazione delle opere relative al terminale per gas naturale liquefatto al servizio dell'impianto termoelettrico di Montalto di Castro, fermo restando che, in relazione ai rilievi ed osservazioni formulati dalla Commissione per la Valutazione dell'Impatto Ambientale, sarà esplorata dagli uffici competenti la fattibilità delle soluzioni alternative indicate dalla Commissione stessa o di altra soluzione possibile”;

- successivamente le tre ipotesi hanno costituito il punto di partenza per la rielaborazione del progetto presentato dall'Enel S.p.A. e che viene qui esaminato.

la Commissione ha ritenuto che:

- per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale il progetto presentato dall'Enel S.p.A. in data 25 gennaio 1995 rimane sostanzialmente eguale al precedente per quanto riguarda il sistema di accosto e ormeggio, le piattaforme di scarico e servizio e la diga di protezione; se ne discosta per il fatto che il trasferimento del GNL dalla piattaforma alla terra ferma viene effettuato mediante una galleria sottomarina lunga 1600 m, scavata nel fondo marino;

- per quanto riguarda le tipologie costruttive della diga di protezione l'Enel S.p.A., dopo averne individuato tre tipi (tipologia a gettata, tipologia a cassoni e tipologia composta) sceglie quella a gettata e a cassoni; è poi indicata una serie di sviluppi planimetrici che individuano altrettante configurazioni:

- configurazione ad ombrello (due configurazioni);

- configurazione a martello (sei configurazioni);

di queste, è stata scelta una delle sei a martello; a ciascuna di tali configurazioni è associato lo schema delle manovre significative d'attracco delle gasiere (arrivo e partenza) effettuato in presenza di pontile, riproposto tal quale in assenza del medesimo;

- lo studio è composto da una ponderosa serie di analisi e dati sulle caratteristiche idrodinamiche del mare nel sito e arriva a confronti esaurienti sulla tipologia e sulla configurazione prescelta ma non viene motivata la configurazione prescelta e la tecnologia costruttiva rispetto alle alternative esaminate;

- per quanto riguarda la condotta sottomarina, secondo il proponente “la definizione di dettaglio delle dimensioni della galleria è strettamente dipendente dalle caratteristiche delle attrezzature di scavo dell'impresa appaltatrice dei lavori”; altrove, in disegni forniti successivamente alla richiesta di chiarimenti, il diametro della galleria



Il Ministro dell'Ambiente

è previsto, in esterno, sull'ordine dei 9 m; vengono inoltre fornite una serie di indicazioni circa le articolazioni interne della galleria per il trasporto del gas;

- la galleria è collegata sul lato a mare alla piattaforma di scarico ed alla centrale mediante pozzi verticali. Il progetto è basato sulla tecnologia sviluppata per la costruzione del terminale di Ohgishima presso Yokohama in Giappone;

- per quanto riguarda gli aspetti di sicurezza del terminale, il progetto di galleria sottomarina non altera le considerazioni generali già espresse a proposito del collegamento mediante pontile. Per quanto riguarda la galleria la soluzione con le caratteristiche proposte sembra offrire qualche elemento aggiuntivo di sicurezza rispetto alla condotta sovrelevata su pontile. Infatti la galleria isola il gas dal contatto con l'acqua di mare;

- le condizioni complessive di sicurezza appaiono compatibili; il progetto per poter essere realizzato dovrà esser sottoposto ad un'analisi critica dettagliata come prevista ai sensi del DPR 175/88 e successive modifiche ed integrazioni per accertarne le caratteristiche realizzative, le condizioni di sicurezza e gli eventuali accorgimenti sia strutturali che gestionali che si renderanno necessari;

- per quanto riguarda la parte a mare la condotta sottomarina appare più sicura del pontile. Vanno accuratamente esaminate le implicazioni di sicurezza relative al pozzo verticale di arrivo, posto in vicinanza ai serbatoi di stoccaggio ed all'impianto di gasificazione per individuare soluzioni planimetriche e progettuali che consentano di minimizzare ulteriormente i rischi;

- alla luce di quanto sopra esposto deriva l'esigenza che, anche in condizioni anomale o incidentali credibili, venga assicurata la tenuta tra le due zone del tunnel o che, in caso contrario, sia da escludere la possibilità di innesco nella parte inferiore. Nell'ipotesi limite che ciò non possa essere dimostrato, si dovrebbe conseguentemente studiare l'effetto di una esplosione confinata anche in vicinanza dei pozzi e di ciò che ad essi fa capo; in questo scenario ipotetico potrebbero essere predisposti preventivamente adeguati punti di rottura o di sfogo delle sovrappressioni indotte.

L'impianto sembra presentare rischi non superiori a quelli di altri impianti industriali di questo tipo, e tali da esser considerati accettabili, e che, con una attenta progettazione e vigilanza durante l'esercizio essi possano essere contenuti entro i limiti previsti dalle disposizioni vigenti;

- per quanto riguarda la motivazione delle scelte progettuali, il proponente ha approfondito le varie ipotesi prospettate nel decreto del Ministro dell'Ambiente del 23 marzo 1994 in un documento prima inviato in data 30 novembre 1994 e poi allegato allo studio di impatto ambientale del progetto ripresentato il 25 gennaio 1995;

- l'ipotesi di isola artificiale autosufficiente (fissa oppure galleggiante) viene scartata in quanto essa implicherebbe l'utilizzo di tecnologie ancora in fase sperimentale, e comunque risulterebbe eccessivamente costosa;

- l'ipotesi di alimentazione mediante olio a bassissimo contenuto di zolfo viene giudicata problematica. A proposito il Ministero dell'industria con nota del 1° febbraio 1995 afferma: *"in tale configurazione di funzionamento, la centrale consumerebbe a*

pieno regime almeno 3 milioni di tonnellate/anno, cioè un quantitativo dello stesso ordine di grandezza dei consumi di olio combustibile STZ registrati in Italia nel 1993, che già ora sono circa pari al 25% del commercio mondiale di questo prodotto”;

- con maggiore approfondimento viene esaminata la possibilità di realizzazione del terminale nell' area di Civitavecchia attraverso tre schemi funzionali. Le diverse ipotesi sono scartate per le difficoltà provocate dal movimento di navi passeggeri e da carico, che non può interferire con il passaggio delle metaniere e dalla necessità di rispettare distanze di sicurezza da zone abitate, insediamenti industriali e vie di comunicazione; una soluzione che possa risolvere questi problemi richiederebbe, ad avviso dell'Enel S.p.A., la costruzione di un nuovo impianto portuale dedicato al solo traffico delle navi metaniere, mediante l' interrimento di ampie zone di mare e l'escavazione di altre zone, con fondali rocciosi che rendono difficili le lavorazioni. Le distanze da centri abitati e vie di comunicazione sono appena sufficienti alle esigenze di sicurezza;

- l'ipotesi di utilizzare per l'attracco delle navi il previsto porto petroli viene altresì scartata in quanto determinerebbe una ridotta operatività di tale futura struttura e ipotizza di realizzare una autonoma struttura portuale innanzi all'imbonimento necessario per ospitare l'impianto di gasificazione, nonché per l'impatto di quest'opera sul litorale circostante, dei costi e dei prolungati tempi di realizzazione. In conclusione, pertanto il proponente afferma che la sola possibilità per il rifornimento della centrale di Montalto viene data dalla costruzione del terminale, costituito da una diga di protezione e briccole di accosto e ormeggio, collegato agli impianti di centrale mediante una galleria sottomarina. Va tenuto presente che durante l' istruttoria per il progetto presentato in data 15 ottobre 1993, su precisa richiesta della Commissione VIA, l'Enel S.p.A. aveva escluso la fattibilità di una condotta sottomarina del tipo ora proposto;

- in seguito, e dopo il giudizio negativo sul progetto precedente, acquisiti i dati relativi all' impianto di Ohgishima, presentemente in costruzione nei pressi di Yokohama (Giappone), il proponente rivedeva il proprio giudizio e procedeva alla progettazione della galleria sottomarina. In proposito si ritiene che il nuovo progetto appare migliorativo rispetto al precedente, in quanto elimina le ingombranti strutture del pontile, migliorando l' effetto visuale sul paesaggio e la fruibilità delle acque costiere; restano tuttavia le strutture della diga foranea, l' illuminazione dell' opera durante la notte, i segnali e l' impatto della sagoma delle navi durante la sosta;

- per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale la modifica al progetto non ha rimosso l'impatto sull'ambiente marino e determina un miglioramento soltanto parziale di quello sul paesaggio;

- circa l'effetto dell'opera sul paesaggio, l'impatto, benché diminuito rispetto al progetto precedente, rimane notevole. Esso viene causato dalla diga foranea che si sviluppa su circa 800 m in parallelo alla costa (lo sviluppo complessivo è di 1270 m, per circa 1/3 in perpendicolare rispetto alla costa e quindi con ridotto effetto visivo) con un'altezza di 8 m sul livello del mare e alla distanza di 1600 m dalla riva. A questo vanno aggiunti le sagome delle navi di grosse dimensioni durante le fasi di scarico e di altri natanti di servizio;

- è prevedibile che il complesso di notte venga illuminato, vi saranno inoltre impianti di segnalazione luminosa; anche dopo l'eliminazione del pontile dal progetto,



Il Ministro dell'Ambiente

rimangono alcuni impatti già indicati nel parere della Commissione VIA del 9 febbraio 1994;

- il progetto non fornisce dati sul prevedibile impatto causato dagli spostamenti del personale di vigilanza e di gestione, che implica l'uso frequente di mezzi marittimi sul tratto di mare fra Civitavecchia e Montalto, e la cui reale incidenza in fase di gestione appare sottostimata;
- si rileva altresì una condizione di rischio derivante dalla possibilità di generare processi erosivi che possano rendere instabile il litorale. Questo rischio non risulta quantificabile, allo stato attuale delle conoscenze, né si conoscono metodi affidabili che permettano di accertarne la reale consistenza, come chiaramente affermato nel parere della Commissione del 9 febbraio 1994;
- il previsto porto artificiale viene ad interferire, almeno in parte, con i fondali a *Posidonia oceanica*, che forma estese praterie sommerse, in generale a 10-15 m di profondità, con alternanza di zone più o meno profonde (matte). La prateria sottomarina di *Posidonia* costituisce una cintura più o meno continua, che si estende al largo della costa, da Civitavecchia all'Argentario. Non si hanno notizie precise sulle condizioni della prateria di *Posidonia* in corrispondenza alla centrale di Montalto, ma i dati acquisiti nel corso dell'istruttoria, benché riferiti genericamente a tutta la costa a Sud dell'Argentario, indicano una generale condizione di sofferenza. Al largo di Civitavecchia la fascia di *Posidonia* è addirittura in gran parte scomparsa;
- la costruzione del porto artificiale non può che accentuare il degrado della fascia a *Posidonia*, sia per l'impatto diretto, sia soprattutto per la torbidità dell'acqua causata dai lavori e la conseguente intensificata sedimentazione di particelle fini sulle foglie. E' dunque prevedibile che la prateria di *Posidonia* venga distrutta in corrispondenza al porto artificiale e sia comunque danneggiata nelle zone circostanti;
- nell'ecosistema litoraneo la presenza della *Posidonia* è un fatto di grande importanza. Il denso intrico di rizomi è un'efficace protezione per il fondo marino, nel quale vengono arrestati eventuali processi di erosione. Indirettamente questo costituisce una garanzia anche per la fascia dunale, che nelle vicinanze di Montalto è estremamente sottile: un'erosione sul fondo marino potrebbe causare un processo analogo anche sul litorale. Inoltre, la prateria di *Posidonia* è area privilegiata di pascolo e riproduzione per le specie ittiche, ed una riduzione o scomparsa di questa prateria avrebbe conseguenze negative per la pesca;
- è da confermarsi pertanto che, come già espresso nel citato parere del 9 febbraio 1994 (pagina 20), la perdita di un'area limitata (circa 800 metri lineari) di prateria a *Posidonia* non può essere causa di incompatibilità ambientale dell'opera, in quanto questa formazione attualmente si sviluppa su parecchie decine di chilometri di lunghezza;
- è da ritenersi significativo il fatto che un impatto generalizzato sia durante i lavori che in fase di gestione, potrebbe mettere in crisi l'intera fascia a *Posidonia*, per la modifica, sia pure limitata, delle condizioni idrologiche generali, e soprattutto per il prevedibile aumento della torbidità causato dai lavori di costruzione della diga foranea e dal movimento dei mezzi marittimi, ed in questo modo essere causa di processi generalizzati di erosione della costa;

- le questioni connesse al rischio sismico della zona sono state approfondite da una Commissione ad hoc istituita dal Ministro dell' Ambiente pro tempore on. Valdo Spini e da questi presieduta, e si è tenuto conto di quanto rappresentato dal Servizio Geologico, con nota dell'8 ottobre 1994 n. 3405 e dal Servizio Sismico con nota n. 1477 del 3 novembre 1994 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, e redatte dopo i risultati delle indagini effettuate dall'Enel S.p.A. nel corso del 1994 sotto il diretto controllo degli stessi Servizi Tecnici della Presidenza.

la Commissione, sempre nel sopra citato parere in data 11 aprile 1995, ha considerato che:

- per la comparazione tra i due progetti sono stati esaminati gli elementi che nel decreto del Ministro dell' Ambiente del 23 marzo 1994 erano stati indicati come causa di incompatibilità ambientale; per ciascuno di essi vengono indicate le eventuali variazioni nel caso di realizzazione della galleria sottomarina:

- ambiente marino: non si hanno modifiche;
- paesaggio: miglioramento in quanto viene eliminato il pontile, resta l' impatto della diga e delle navi metaniere durante lo scarico del gas naturale liquefatto;
- fruizione dell' area: miglioramento in quanto la navigazione sotto costa dovrebbe poter essere consentita;
- interruzione della continuità ecosistemica: limitate modifiche migliorative in quanto viene eliminato il pontile;
- attività turistica: non si hanno modifiche.

e che nel complesso si può dare atto di un miglioramento rispetto al progetto con pontile, anche se rimangono problemi irrisolti per quanto riguarda l'ambiente marino e il paesaggio, e che peraltro non risulterebbe che il presente progetto implichi impatti di nuovo tipo non previsti dallo studio precedente.

la Commissione ha inoltre valutato che:

- la possibilità che la realizzazione delle opere a mare sia causa di processi erosivi rende necessari studi preliminari, che vanno effettuati prima dell' inizio dei lavori per il porto artificiale ed un attento monitoraggio nelle fasi di costruzione e gestione e che:

- anzitutto dovrebbe essere eseguito un preciso rilevamento mediante sommozzatori, allo scopo di individuare esattamente l' area occupata dalla *Posidonia* in relazione alla localizzazione del porto artificiale, e le condizioni di vitalità della stessa, seguito da uno studio ecologico al fine di determinare le cause del deperimento attuale della *Posidonia* sulla costa tra Civitavecchia e l' Argentario. Tali cause andrebbero mitigate, in quanto è prevedibile che eventuali lavori di costruzione porterebbero comunque ad un (sia pure transitorio) peggioramento della situazione. Anche durante l'eventuale fase di gestione si renderebbe necessario un monitoraggio delle condizioni della fascia a *Posidonia*, in modo da evitare la distruzione di questa vegetazione;

- la peculiarità dei siti è tale da richiedere una molto più attenta verifica del progetto al fine di selezionare la tipologia più adatta avendo attenzione agli impatti sul paesaggio, alle modificazioni della costa, alle fruibilità dell'intero specchio d'acqua e, non ultimo, al volume e alla frequenza di sedimenti da movimentare periodicamente per l'agibilità e la sicurezza degli attracchi;

- per un'opera così impegnativa, e tuttavia così strettamente finalizzata, debbano essere indagate anche tecnologie innovative di progetto utili per il principale obiettivo



Il Ministro dell'Ambiente

di contenimento del moto ondoso per la sicurezza, nonché per semplificare l'eventuale azione di dismissione dell'opera al termine della sua vita economica, e che dovrebbero essere altresì approfonditi:

- tutti gli aspetti della cantierizzazione;
- tecniche e modalità di scavo;
- deposito finale dei materiali di risulta (circa 500.000 m³ per la sola galleria-se realizzata con talpa - cui si devono aggiungere i pozzi);
- quantità e persistenza dell'intorbidamento dell'acqua dovuto alle sospensioni dei materiali argillosi movimentati.

la Commissione ha considerato inoltre che:

- per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico il Decreto del Ministro dell'Ambiente del 23 marzo 1994 aveva come presupposti vincolanti:
 - l'interesse nazionale a che la centrale termoelettrica di Montalto fosse al più presto completamente operativa;
 - la scelta preferenziale del gas naturale per l'alimentazione della centrale;
 - l'intenzione dell'Enel S.p.A. di soddisfare queste esigenze con l'approvvigionamento di gas naturale liquefatto di produzione nigeriana;
- l'inevitabilità di un terminale dedicato all'alimentazione della centrale di Montalto, salvo alimentare la centrale con un mix di olio combustibile STZ e, per quanto possibile, di gas naturale;
- peraltro l'approvvigionamento di GNL rappresenta certamente per il paese una opzione strategica in linea con le indicazioni del Piano Energetico Nazionale del 1988 che, come rileva la nota del 1 febbraio 1995 del Ministero dell'Industria, nel riconoscere la vulnerabilità del sistema italiano, fortemente dipendente dall'estero e con un basso livello di diversificazione delle fonti, *"invitava all'adozione di modalità atte a diminuire la rigidità della fornitura, quali un incremento del livello stesso di diversificazione delle importazioni di materie prime energetiche"*, prevedendo tra l'altro per il gas naturale *"forme alternative al trasporto via metanodotto e quindi tramite navi metaniere previa liquefazione del gas stesso"*;
- ne consegue la necessità di potenziare il sistema nazionale di approvvigionamento del GNL, costituito attualmente dal terminale di Panigaglia (capacità di 3 miliardi di metri cubi all'anno) accessibile solo a navi metaniere non oceaniche;
- rispetto alle condizioni di approvvigionamento esposte dall'Enel S.p.A., sulle quali si è basato il precedente parere della Commissione VIA, sono intervenuti elementi di novità del quadro di riferimento che, pur relativo ad una iniziativa sulla quale da tempo vengono prodotti analisi e studi, consentono solo ora, senza aver potuto procedere ad un confronto tra gli enti interessati, di affermare:
 - per l'alimentazione complessiva a gas naturale della centrale di Montalto non esistono problemi di trasporto tramite la rete nazionale di metanodotti. Infatti, come afferma la Snam in risposta alla richiesta del Ministero, con nota pervenuta in data 7 aprile 1995, *"non si ravvisano problemi per il trasporto in caso di richieste in tal*

Handwritten signature

senso di un volume fino a 5 miliardi di metri cubi all'anno dal Trasmed alla centrale di Montalto", visto che nel 1996, ultimati i lavori sulla dorsale appenninica fino a Minerbio (BO), sarà completato il raddoppio della linea di approvvigionamento dall'Algeria.

Quanto sopra non corrisponde a quanto si legge nello studio di impatto ambientale prodotto dall'Enel S.p.A. nel gennaio 1995 dove si afferma che :

"per garantire l'alimentazione dell'impianto bisognerebbe quindi sovradimensionare tutta la struttura di trasporto in Italia, in Algeria, in Tunisia e nell'attraversamento sottomarino del Canale di Sicilia con un incremento del diametro delle tubazioni e con un potenziamento delle numerose stazioni di compressione."

- per quanto concerne la disponibilità della quantità di gas naturale per l'alimentazione delle sezioni a vapore della centrale di Montalto, nel Programma di Investimenti 1995-1999 dell'Enel S.p.A. (marzo 1995), la società elettrica fa affidamento sulla fornitura nigeriana di GNL, non considerando invece *"l'opzione bilaterale"* Snam-Enel per ulteriori 4 miliardi di metri cubi all'anno di cui alla citata lettera Snam;
- conseguentemente un nuovo terminale, accessibile alle navi oceaniche, è pertanto giustificato dall'interesse nazionale, ma non è indispensabile localizzarlo a Montalto;
- peraltro, i tempi richiesti per la realizzazione del terminale a Montalto sono tali che comunque la centrale dovrebbe essere alimentata, nel medio termine, con gas naturale di diversa provenienza;
- la necessaria flessibilità e diversificazione delle fonti e dei vettori dell'approvvigionamento di ulteriori quantità di gas naturale oltre l'orizzonte del 2002-2005 è un obiettivo primario delle strategie di sviluppo di Snam e Enel S.p.A.;

la Commissione ha rilevato altresì che:

- gli impatti prodotti dal progetto di terminale GNL, così come modificato, determinano:
- la modificazione paesistica. pur mitigata rispetto al progetto originario, di un tratto di costa ancora incontaminato, a prescindere dall'incombenza dei volumi della centrale termoelettrica;
- la probabile accelerazione dei processi di erosione in atto, che andrebbe governata attraverso periodici dragaggi dei depositi di materiale sabbioso nell'area di ristagno conseguente alla realizzazione della diga foranea, e che l'erosione potrebbe essere ulteriormente aggravata dal depauperamento della prateria di Posidonia;
- gli usi del mare libero sarebbero ogni cinque giorni vincolati dal passaggio delle navi metaniere e dei natanti di appoggio;
- è necessario che l'appoggio dei mezzi navali di manovra e di soccorso avvenga dal porto di Civitavecchia, generando condizioni di promiscuità con le attività turistiche;
- le trasformazioni ambientali, nonostante una riduzione rispetto al progetto originario, sarebbero comunque molto significative e riferite a parametri non misurabili (paesaggio e percezione dell'ambiente naturale) oppure a parametri, quali correnti e trasporto solido, per cui la previsione Enel S.p.A., nonostante il



Il Ministro dell'Ambiente

lungo tempo da cui ha avviato le analisi ambientali sul sito di Montalto, non ha fornito dati di indagine adeguati alle necessità;

- per evitare un ulteriore aggravamento delle condizioni d'uso del litorale e lo sviluppo di manufatti a terra e sulla costa dovrebbe negarsi fin d'ora la possibilità di sfruttare a pieno la potenzialità operativa del terminale, che dovrebbe solo e comunque considerarsi asservito alla centrale termoelettrica;
- nel 1996, ultimati i lavori sulla dorsale appenninica fino al nodo di Minerbio (BO), sarà completato il raddoppio del gasdotto Trasmed dall'Algeria;
- la Snam ha comunicato che non si ravvisano problemi per il trasporto di gas naturale in caso di richiesta dell'Enel S.p.A. in tal senso, di un volume fino a 5 miliardi di metri cubi/anno dal Trasmed alla centrale di Montalto che è già collegata alla rete;
- l'alimentazione con gas naturale della centrale policombustibile di Montalto può essere soddisfatta fino almeno al 2005, esercitando l'opzione bilaterale Snam-Enel per 4 miliardi di metri cubi/anno, aggiuntivi rispetto alla copertura del fabbisogno dell'intero parco centrali Enel S.p.A.;
- esistono alternative di sito per la realizzazione di un terminale GNL, comunque necessario per il sistema energetico nazionale, quali in particolare Monfalcone e Civitavecchia;

e pertanto la Commissione ha ritenuto che:

- l'impatto complessivo dell'opera, pur ridotto rispetto alla precedente soluzione progettuale proposta dall'Enel S.p.A. in data 15 ottobre 1993, permane rilevante. Esso non risulta pienamente controllabile, né mitigabile con certezza in tutti i suoi aspetti e le novità emerse nel corso dell'istruttoria introducono un elemento decisivo: la centrale può essere alimentata a gas naturale anche senza un terminale in loco. E' dunque venuto meno, conclude la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, un presupposto vincolante per gli esiti dell'istruttoria conclusasi nel marzo 1994, e cioè che, salvo alimentare la centrale con un mix di olio combustibile STZ e per quanto possibile di gas naturale, non fosse evitabile un terminale dedicato alla centrale di Montalto, benché, affermava a quell'epoca la stessa Commissione, l'arco litoraneo fra Civitavecchia e punta Ansedonia meritasse un destino diverso;
- l'aspetto prevalente è quello di potenziare il sistema GNL italiano per aumentare la flessibilità e la diversificazione dell'approvvigionamento energetico e va in questo senso accertata la compatibilità del progetto Nigeria in essere con altre soluzioni;

PRESO ATTO CHE sono pervenute le osservazioni di seguito indicate da parte di cittadini e pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera indicata, che in sintesi riguardano:

- Amministrazione Provinciale di Grosseto:

esprime parere negativo sul progetto rilevando che: le opere a mare, anche senza il pontile, sono rilevanti e tali da apportare gravissimi danni ambientali; la documentazione presentata è carente; l'opera ha un rilevante impatto visivo ed è in contrasto con il sistema costiero considerato "ambito di rilevante interesse paesaggistico" e soggetto a vincolo paesistico dalla Regione Lazio; vi è il rischio di probabile erosione della costa fino all'Argentario; il tombolo della Feniglia è una rilevantissima riserva naturale protetta dalla convenzione di Ramsar del 1978 e che un eventuale distruzione del tombolo comporterebbe "un vero disastro ecologico"; manca qualsiasi indicazione sulle cave di prestito da cui approvvigionarsi; non vi è adeguata correlazione tra progetto e analisi di impatto; ciò non consente di valutare complessivamente i livelli di qualità ambientale interessati; non sono analizzate ipotesi alternative.

- Comune di Grosseto:

delibera di far proprie le valutazioni della Provincia di Grosseto ed inoltre ritiene gravissimo che l'intera centrale termoelettrica non sia stata assoggettata a VIA, richiedendo pertanto l'applicazione della v.i.a. al complesso delle opere della centrale in relazione al tipo di combustibile utilizzato.

- Comune di Capalbio:

fa proprie le valutazioni del Consiglio Provinciale di Grosseto.

-Istituto Nazionale di Urbanistica - Sezione Toscana:

osserva che: la documentazione è carente; le opere previste, anche senza pontile, produrranno gravi danni ambientali da ritenere inaccettabili; l'impatto visivo è negativo ed è in contrasto con il piano di coordinamento territoriale e con l'ambito ecosistemico del fiume Fiora; le opere interferiranno con il sistema delle dune costiere dell'Argentario; sono carenti gli studi sulla morfodinamica costiera; non è studiato un diverso sistema di approvvigionamento e non è stata fatta una verifica della rete SNAM; non è studiata la possibilità della realizzazione del terminale a Civitavecchia; non è studiato l'effetto cumulativo degli impatti; si richiede che il complesso delle opere sia soggetto a v.i.a..

- Città Nuova movimento politico - culturale di Civitavecchia:

osserva che: non sono sufficienti gli elementi di confronto tra la scelta proposta e le altre soluzioni prese in esame; si rilevano preoccupazioni per il comprensorio territoriale di Civitavecchia sottoposto a forte pressione ambientale a causa delle numerose opere per la produzione energetica; viene scartata l'ipotesi di un terminale petrolifero nel porto di Civitavecchia che seppure più costosa avrebbe il pregio di salvaguardare il tratto di litorale compreso tra S. Agostino e l'Argentario; non vengono analizzati i problemi e gli impatti a terra dell'impianto di rigassificazione; si chiede perché vengano considerate "accessorie" e pertanto non soggette a v.i.a. opere come l'oleodotto a mare, l'impianto di rigassificazione e di stoccaggio, ritenendo che lo studio sia finalizzato a giustificare l'opera e pertanto non trovi soluzioni atte a minimizzare e risolvere i problemi.

- WWF Italia Delegazione Lazio:

osserva che: non viene analizzata l'alternativa di far funzionare la centrale a potenza ridotta, tale eventualità permetterebbe l'inserimento del terminale a Civitavecchia; non vengono analizzati rischi connessi all'impianto di



Il Ministro dell'Ambiente

rigassificazione situato vicino alla Ferrovia Roma-Genova; l'analisi di rischio è elemento indispensabile per la valutazione degli effetti ambientali.

- Lega Ambiente:

osserva che: lo studio è generico, non sono forniti dati su: traffico marittimo, trasporto solido, ecc; superficialità per quanto riguarda la trattazione delle manovre nautiche ed eventuali incidenti; assenza di studi sulla morfodinamica costiera; assenza di dati sulla qualità-quantità della Posidonia; il decreto - legge n. 522, poi convertito, non prevedeva il ricorso al GNL e pertanto la "dizione opere connesse" è arbitraria; non è dimostrata la necessità di un nuovo terminale GNL situato a Montalto invece che in altro sito, non sono correttamente studiate le alternative; per la parte relativa alla scelta energetica del GNL l'Associazione ripropone le osservazioni già presentate nel corso della precedente istruttoria, così come per la parte programmatica e progettuale; il sito di Civitavecchia è stato escluso senza una analisi ragionata; carenza delle analisi di sicurezza; il modello utilizzato per lo studio della dinamica costiera non tiene conto degli effetti di lunga durata.

- Comitato per la difesa della Maremma:

osserva che: lo studio è carente per quanto riguarda gli impatti sull'ambiente naturale, l'equilibrio degli ecosistemi, la morfodinamica costiera, ecc.; non vengono forniti dati sul danno economico causato dai lavori; la carenza delle analisi geotecniche e geologiche; la carenza delle analisi di rischio.

- Amministrazione Provinciale di Viterbo:

osserva che : l'alternativa presentata ha il merito di ridurre l'impatto visivo ma restano sottovalutati gli effetti a medio e lungo termine; risultano aggravate le condizioni dell'ambiente marino; si provoca la distruzione di 7 ha di posidonia; non è chiarita la provenienza dei materiali necessari per la realizzazione dell'opera; i dati sulla morfodinamica costiera non sono confortanti, i modelli presentano un alto grado di incertezza.

- Comune di Montalto:

evidenzia la grave crisi occupazionale del Comune e sollecita la conclusione della procedura di v.i.a..

- Consorzio Autonomo del Porto di Civitavecchia:

fa presente che è già prevista, nel porto di Civitavecchia, la realizzazione della nuova darsena energetica e che l'eventuale realizzazione di Montalto costituirebbe "un inutile spreco di denaro";

- Comune di Orbetello:

esprime parere negativo sull'opera e osserva che: le opere hanno rilevante consistenza, inaccettabile da un punto di vista ambientale; non sono stati approfonditi gli aspetti paesaggistici, economici e ambientali; le opere interferiscono con il sistema delle dune costiere toscane; non è studiata la dinamica dei sedimenti.

VISTA la nota prot. n. 282/95/SIAR del 1 febbraio 1995 con cui il Servizio inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio del Ministero

Handwritten signature

dell'ambiente inoltrava una nota contenente valutazioni in merito alla sicurezza e ai rischi di incidente del progetto predisposto dall'Enel S.p.A. per l'alimentazione con GNL della centrale termoelettrica di Montalto. In particolare nella predetta nota venivano analizzate le soluzioni prospettate dall'Enel S.p.A. in alternativa al progetto originario, di cui al decreto del Ministro dell'ambiente DEC/VIA/1850 del 23 marzo 1994, mettendo in evidenza, tra l'altro, che le soluzioni prospettate nell'area di Civitavecchia *“sono incompatibili con la prevenzione e il controllo a livelli accettabili dei rischi per l'ambiente e per le popolazioni”*, e giungendo alla conclusione che *“la soluzione della galleria sottomarina rappresenta, tra le alternative possibili, quella a minore impatto relativamente ai rischi incidentali e configura un sistema di trasferimento del GNL più sicuro rispetto all'originale progetto di un pontile di collegamento a mare”*;

VISTA la nota prot. n. 821661 del 1 febbraio con cui il Ministero dell'industria dava risposta alla richiesta avanzata con la nota del Servizio VIA del 14 dicembre 1994 citata in premessa, circa le future modalità di alimentazione della centrale di Montalto nell'ambito dei possibili scenari di evoluzione del sistema elettrico nazionale;

PRESO ATTO che la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha provveduto all'esame delle osservazioni nonché delle note del Servizio inquinamento atmosferico, acustico e per le industrie a rischio e del Ministero dell'industria sopra richiamate, e ne ha tenuto conto nell'ambito dell'istruttoria effettuata e nella formulazione del parere conclusivo, tenendo altresì conto anche delle osservazioni espresse dai rappresentanti delle regioni Lazio e Toscana nel corso delle riunioni intervenute nell'ambito dell'istruttoria;

VISTA la nota dell'Ispettorato Centrale per la Difesa del Mare e del Ministero dell'ambiente n. ICDM/1/1149 del 12 aprile 1995, con cui esprime il proprio parere in merito, allegando le considerazioni dell'Istituto Centrale Ricerca Applicata al Mare (ICRAM), in cui, sinteticamente, si pone particolare attenzione alla tutela dell'ambiente marino e ai rischi del GNL dovuti all'elevata infiammabilità ed esplosività dello stesso;

VISTA la nota dell'Assessorato Ambiente della Regione Lazio prot. n. 522/68 del 28 marzo 1995 e la nota del Presidente della Giunta regionale del Lazio prot. n. 45515 del 22 aprile 1995 in cui, nel sottolineare preoccupazione per il progetto in essere, si richiede una proroga per l'espressione del proprio parere;

VISTO il parere della Regione Toscana approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 3625 del 5 giugno 1995 e trasmesso con nota dell'Assessorato Ambiente prot. n. IV A/15290/8.4.1 del 6 giugno 1995, in cui si dimostra preoccupazione sulla realizzazione del porto metanifero e quindi si esprime un avviso negativo sullo studio prodotto dall'Enel S.p.A.;

VISTA la delibera del 28 giugno 1995 del Presidente del Consiglio dei Ministri, con cui, in attuazione della direttiva del Consiglio dei Ministri del 28 giugno 1995, si dispone che:



Il Ministro dell'Ambiente

- il Ministro dell'industria convocherà, a decorrere dal 10 dicembre 1995, a seguito dell'istanza di concessione da parte dell'Eni S.p.A. ai sensi dell'art. 16 della legge 9 gennaio 1991 n. 9, una Conferenza dei servizi ai sensi dell'art. 14 della legge 7 agosto 1990 n. 241, nell'ambito della quale il Comune di Monfalcone, la regione Friuli Venezia Giulia e le altre amministrazioni interessate saranno chiamati ad esprimere gli avvisi e le autorizzazioni di competenza per la costruzione del terminale di Monfalcone il Ministero dell'ambiente esprimerà il proprio giudizio di compatibilità ambientale e il procedimento di autorizzazione alla costruzione dovrà concludersi entro la data del 15 maggio 1996;
- il Ministro dell'ambiente, tenuto conto di quanto sopra riportato, provvederà entro il 30 giugno 1995 a concludere la procedura di valutazione dell'impatto ambientale avviata dall'Enel S.p.A. 1995, con un provvedimento che indichi tutte le prescrizioni necessarie a ridurre, mitigare e, ove possibile, compensare l'impatto ambientale del progetto del terminale a servizio esclusivo della centrale termoelettrica di Montalto di Castro, ivi compresa l'eliminazione della prevista diga foranea;
- il Ministero dell'industria provvederà ad adottare entro la stessa data gli atti conseguenti nei quali sarà richiamato che i lavori relativi non potranno essere avviati prima del 16 maggio 1996;
- il Ministero dell'ambiente e il Ministero dell'industria procederanno entro il 1° dicembre 1995 ad una verifica unitaria dei fabbisogni di gas del parco elettrico italiano e della relativa copertura;

CONSIDERATO che l'attuazione di tutti i presupposti indicati a base della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri costituisce condizione per l'efficacia del presente provvedimento;

VISTI gli esiti in data 28 giugno 1995 del Comitato di coordinamento della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale riunito congiuntamente al Gruppo istruttore del progetto in questione;

CONSIDERATO che il verificarsi delle prescrizioni riportate nel seguente dispositivo quale sua parte integrante costituisce l'indispensabile presupposto per la formazione di un giudizio positivo di compatibilità ambientale per il progetto in questione;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86 e dell'art. 1 della legge 28 febbraio 1992, n.220, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo al terminale GNL a servizio della centrale termoelettrica da realizzarsi in Comune di Montalto di Castro (VT), presentato dalla Società Enel S.p.A. a condizione che:

si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. eliminazione della diga foranea in ragione del rilevante impatto sulla morfodinamica costiera (processi di erosione della costa), del preminente disturbo all'ambiente marino e dell'impatto sul paesaggio e presentazione, entro il 10 dicembre 1995:

1.1. del progetto esecutivo del complesso delle opere costituenti il terminale GNL nella nuova configurazione senza diga foranea, corredato da una specifica relazione illustrativa:

- a) delle opere di attracco, con particolare riguardo alle palificazioni, alle tecniche e alle misure da adottarsi per ridurre al minimo il disturbo all'ambiente marino in fase di costruzione;
- b) delle tecniche di realizzazione della condotta sottomarina;
- c) delle fasi e delle attività di cantiere con particolare riguardo alla movimentazione dei materiali e ai siti di scarica;
- d) dell'uso delle migliori tecnologie disponibili nella costruzione e nell'esercizio dell'impianto nel suo complesso, anche sotto il profilo della sicurezza;

1.2. del piano di organizzazione e controllo del traffico delle navi e dei mezzi di appoggio;

1.3. degli elementi essenziali di un rapporto di sicurezza relativo alla prevenzione e alla gestione del rischio di eventi accidentali connessi alle operazioni di avvicinamento, manovra e scarico delle navi gasiere in relazione alle caratteristiche dell'opera di attracco e degli impianti di scarico e alle diverse condizioni meteomarine in assenza di diga foranea. Senza pregiudizio degli obblighi derivanti dalla vigente legislazione nella relazione si dovranno valutare, tra l'altro, gli effetti di una esplosione confinata anche in vicinanza dei pozzi.

2. Presentazione entro il 10 dicembre 1995:

2.1. di un piano di monitoraggio relativo ai seguenti aspetti:

- a) dinamica evolutiva della linea di costa e dei fenomeni erosivi;
- b) variazioni dell'area di estensione e delle condizioni di vitalità della Posidonia oceanica;
- c) condizioni di vitalità della macchia mediterranea nelle zone circostanti la centrale;
- d) condizioni di degrado della duna costiera come nel seguito definita.



Il Ministro dell' Ambiente

Il piano sarà accompagnato da una aggiornata caratterizzazione dello stato attuale delle componenti ambientali sopra richiamate.

2.2. di un documento aggiornato sullo stato di qualità dell'aria intorno al sito della centrale di Montalto di Castro e di un protocollo di scambio dati per la messa a disposizione delle amministrazioni provinciali di Viterbo e di Grosseto, anche in continuo, dei dati sulla qualità dell'aria rilevati dalla rete di monitoraggio.

3. Qualora il terminale debba essere realizzato:

3.1. l'impianto dovrà essere esercito per gli esclusivi fabbisogni della centrale;

3.2. l'Enel S.p.A. provvederà:

a) agli interventi di ricostituzione e riabilitazione naturalistica della duna costiera corrispondente alla proprietà Enel S.p.A. e, previ gli accordi con i terzi interessati, di una fascia di estesa pari almeno a 10 volte la proiezione sulla linea di costa dell'area di proprietà Enel S.p.A. e di profondità tale da comprendere le zone umide di retroduna. L'area interessata dagli interventi sarà concordata con il Ministero dell'ambiente e interesserà, ove necessario, un ambito complessivamente pari a 3 volte la superficie dell'area di proprietà Enel S.p.A.;

b) ad eseguire, nel caso si evidenziasse un'intensificazione dei processi erosivi sul litorale, adeguati interventi di ripascimento;

c) ad eseguire la pulizia annuale, prima dell'inizio della stagione estiva, del tratto di spiaggia tra la foce del fiume Fiora e Chiarone Scalo;

d) a realizzare piantagioni arboree con essenze autoctone (pino domestico, pino d'Aleppo, etc.) nelle aree interne e in quelle lungo il perimetro dell'area di centrale, ad integrazione di quanto eventualmente previsto e con funzione anche di schermo visivo;

e) a concorrere, previa stipula di un accordo ai sensi dell'art. 11 della legge 241/90, alla costituzione di un Osservatorio, da costituirsi con decreto del Ministro dell'ambiente, incaricato del periodico aggiornamento della raccolta e valutazione dei dati e delle informazioni di cui ai precedenti punti 1, 2 e 3, curando altresì, nelle forme che saranno stabilite dall'Osservatorio medesimo, la diffusione delle informazioni di interesse pubblico. All'Osservatorio prenderanno parte, oltre al Ministero dell'ambiente, il Ministero dell'industria, la Regione Lazio e la Regione Toscana;

L'Enel S.p.A. dovrà in ogni caso provvedere alla bonifica delle aree di sua proprietà con sgombero dei materiali non utilizzati.

4. Gli elaborati di cui ai precedenti punti 1 e 2 dovranno essere trasmessi, nei tempi ivi indicati, al Ministero dell'Ambiente, Servizio per la valutazione dell'impatto ambientale nei tempi ivi indicati, per l'approvazione e l'eventuale individuazione e definizione di ulteriori misure di mitigazione o di interventi correttivi. Il citato Servizio provvederà altresì ad acquisire nei tempi ritenuti idonei la documentazione relativa alla progettazione e corretta attuazione di quanto previsto ai precedenti punti 3.1 e 3.2 lettere a), b), c), d), nonchè a proporre al Ministro dell'ambiente gli atti relativi al punto 3.2 lettera e).

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato alla Enel S.p.A., alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero dell'Industria, al Ministero dei Trasporti e della Navigazione ed alle Regioni Lazio e Toscana, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate

Roma, li 30 GIU. 1995

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

