

Perrone Raffaele

Da: mirco.mancin-0131@postacertificata.gov.it
Inviato: martedì 29 gennaio 2013 18.24
A: DGSalvaguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it
Oggetto: Osservazioni progetto Centrale Porto Tolle
Allegati: Osservazioni.pdf; Lettera.pdf



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

E.prot DVA – 2013 – 0002506 del 30/01/2013

Inviemo in allegato le osservazioni al Progetto di Trasformazione a carbone della centrale termoelettrica di Porto Tolle (RO) presentato da Enel il 26 novembre 2012

Cordiali Saluti
Mirco Mancin





Associazione PROGETTO CIVICO
per PORTO TOLLE



Spett.

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali
Divisione II Sistemi di Valutazione Ambientale
Via Cristoforo Colombo 44
00147 Roma

Oggetto : Osservazioni

Inviame in allegato le osservazioni, accompagnate da elementi conoscitivi, al progetto di trasformazione a carbone della centrale termoelettrica di Porto Tolle (RO) e del relativo aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale presentato da Enel il 26/11/2012 a codesto Ministero.

Porgiamo Cordiali Saluti

Per i gruppi

Mirco Mancin

Il gruppo Per il Vero Cambiamento, è composto dai Consiglieri Comunali, Alberto Bergantin, Giacomo Maistrello, Mirco Mancin, Nicolò Veronese e Virginio Tugnolo.

Il gruppo Progetto Civico per Porto Tolle, è un'associazione senza scopo di lucro che persegue come finalità quella di promuovere il coinvolgimento e la partecipazione attiva dei cittadini alla vita politica, culturale e amministrativa del paese, è composta da cittadini del Comune di Porto Tolle.

I recapiti per eventuali comunicazioni sono :

Mirco Mancin

Via Matteotti 493 – 45018 Porto Tolle – RO – tf 3296352492 – mmancin@tiscali.it

Alberto Bergantin

Via Piave 3 – 45018 Porto Tolle – RO – tf 3296245122 – albiberg1@gmail.com

A) - Viabilità

- SP 38 – Tratto nel Comune di Porto Tolle.

A regime, dalle indicazioni progettuali risultano : 27.500 camion annui, più il traffico quotidiano di circa 8.500 mezzi, come da dati sul rilevamento del traffico prodotti dalla Provincia di Rovigo.

Nel periodo di cantiere oltre al traffico medio è previsto l'aumento del traffico pesante e dei pulman navetta per il trasporto degli operai che può arrivare fino a 350 mezzi giornalieri.

Visto che la Strada Provinciale 38, ed il tratto che va dal Ponte di Polesine Camerini alla Centrale sono solamente ad una corsia per senso di marcia si solleva il problema della criticità di alcuni punti, in particolare di :

- Incrocio tra la SP 38 ed il ponte di Polesine Camerini, da Via Corridoni sud a via Ciro Menotti a Polesine Camerini, l'attraversamento della SP 38 nella frazione di Tolle, l'incrocio di Cà Mello e gli incroci di Cà Tiepolo sempre con la SP38.
- Prevedere lo studio e la eventuale realizzazione di un nuovo sistema viario, accompagnato da un Piano della viabilità, sia di cantiere che a regime, per minimizzare l'impatto sui centri urbani contigui all'unica strada di comunicazione verso la Centrale

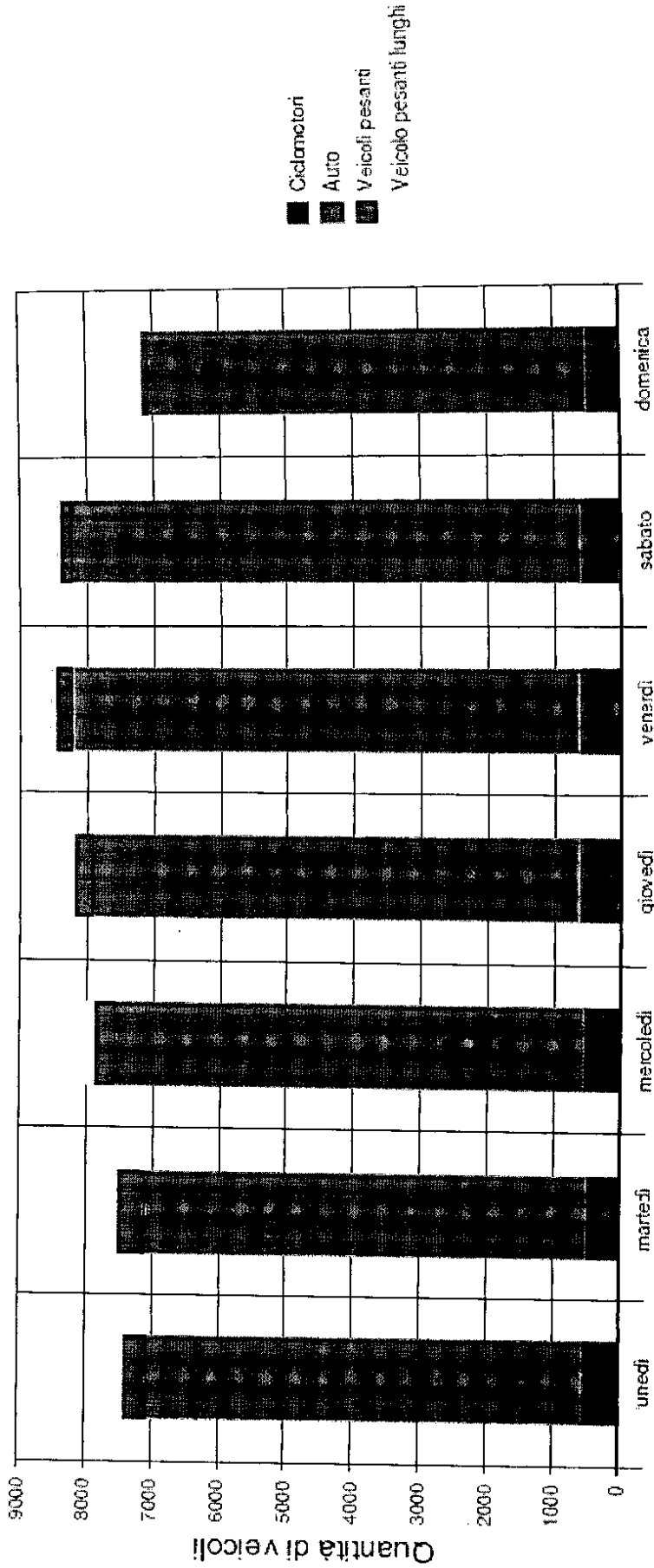
Sierzega Elektronik GmbH
 Thurnau 55, A-4062 Thening
 Tel.: +43-722-64114-0, Fax: -14
 Mail: office@sierzega.at
 Web: www.sierzega.at

Wenn ein Screen-Locker Login mit Ansehen kann, können wir
 so kooperieren Sie eine entsprechende Grafik-geschichten als Top-down, Windows Metalls
 und das Betriebssystem 1.11 (keine Lege in das 2000, eine verteilte von der Gese-Software

To see your own logo with your address here at this place
 Design a graphic file and save it as "logo.png" (Windows Metafile)
 with the coordinates 117 (width at height) in the program folder of this software



S.P. 38, km. 8+000, entrambe le direzioni



— Statistica

Spazio di tempo: giovedì 10 novembre 2011, 11.00 Orario fino giovedì 17 novembre 2011, 11.00 Orologio

Violazioni della velocità:	0 %	Ciclisti	Quantità	Vmed [km/h]	V85 [km/h]	Vmas [km/h]
Distanza di sicurezza media:	1,1 %sec.	Auto	3908	88	104	206
Traffico in colonna:	33 %	Veicoli pesanti	49325	90	106	209
TGM:	8056	Veicolo pesanti lunghi	1835	80	91	134
Quota del traffico pesante:	6 %	Totale:	1326	78	88	117
			56394	89	105	209



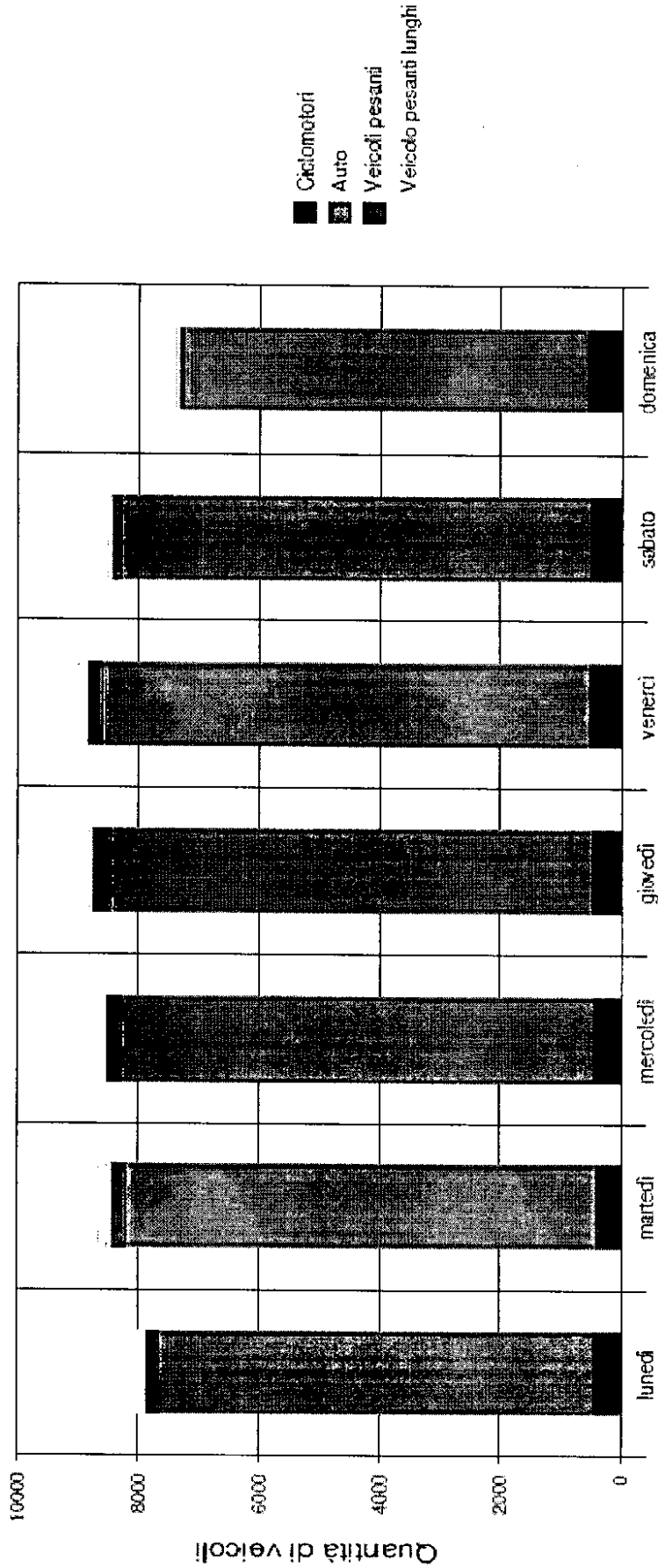
Sierzega Elektronik GmbH
 Thurnau 55, A-4062 Thering
 Tel.: +43-7221-64114-0, Fax:-14
 Mail: office@sierzega.at
 Web: www.sierzega.at



Wenn an dieser Stelle Ihr Logo mit Anschlag verwendet werden soll,
 so kopieren Sie bitte entsprechende Grafiken gesondert als "Logo.bmp" (Windows Metafile)
 mit den Proportionen 1:10 (Breite:Länge), in das Programmverzeichnis dieses Software

To see your own logo with your address here at this place,
 Design a graphic file and save it as "Logo.bmp" (Windows Metafile)
 with the proportions 1:10 (width to height) in the program folder of this software

S.P. 38, km. 8+000, entrambe le direzioni, (rilevo dati estivo)



Statistica

Spazio di tempo: mercoledì 3 agosto 2011, 11.00 Orario finomercoldi 10 agosto 2011, 11.00 Orologio

Violazioni della velocità:	0 %	Ciclomotore	Quantità	Vmed [km/h]	V85 [km/h]	Vmas [km/h]
Distanza di sicurezza media:	1,2 %	Auto	3706	90	109	219
Traffico in colonna:	31 %	Veicoli pesanti	53072	90	105	201
TGM:	8506	Veicolo pesanti lunghi	1585	77	88	132
Quota del traffico pesante:	5 %	Totale:	11776	73	82	134
			59539	89	105	219



Pulman navetta periodo di cantiere

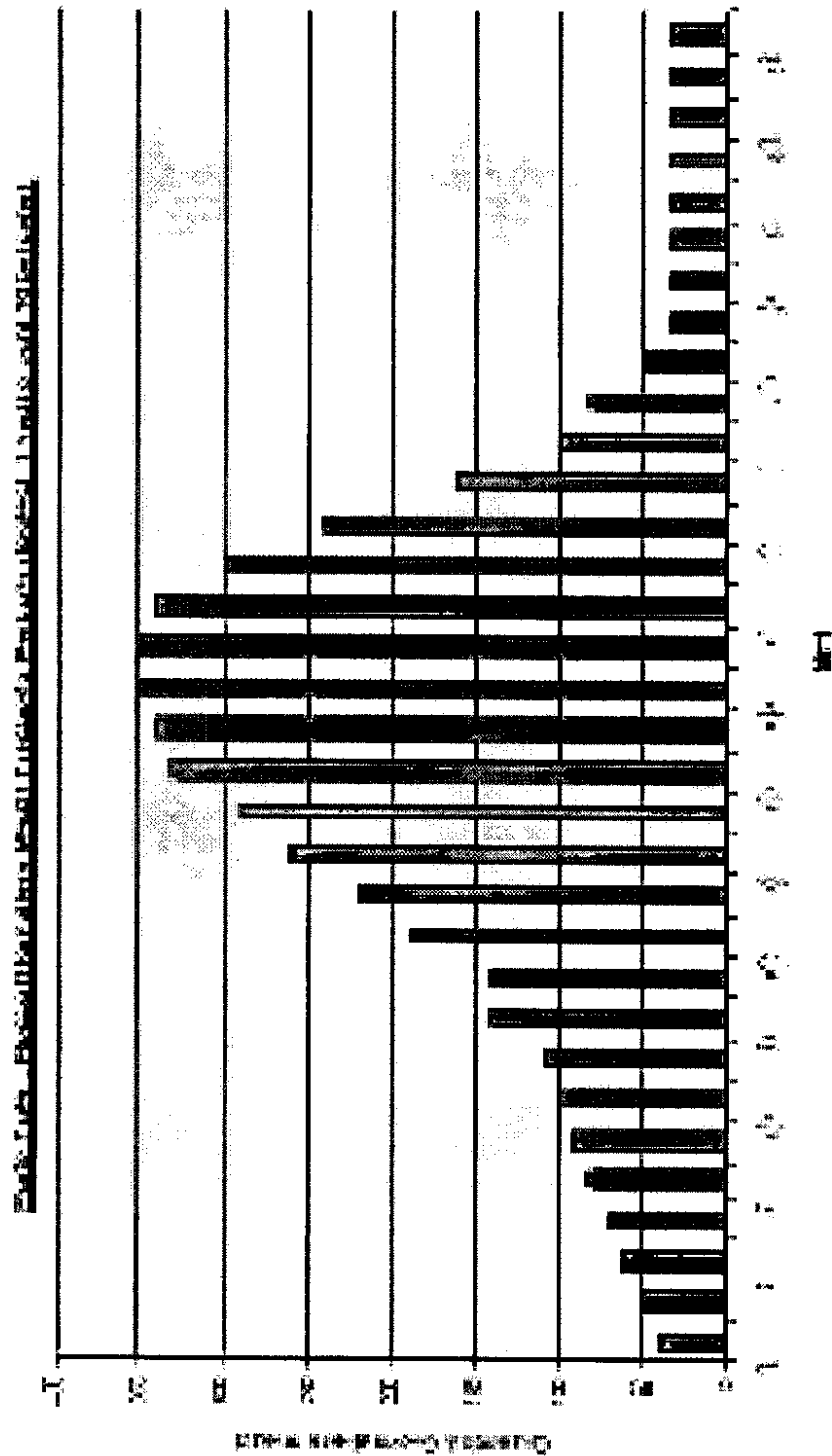
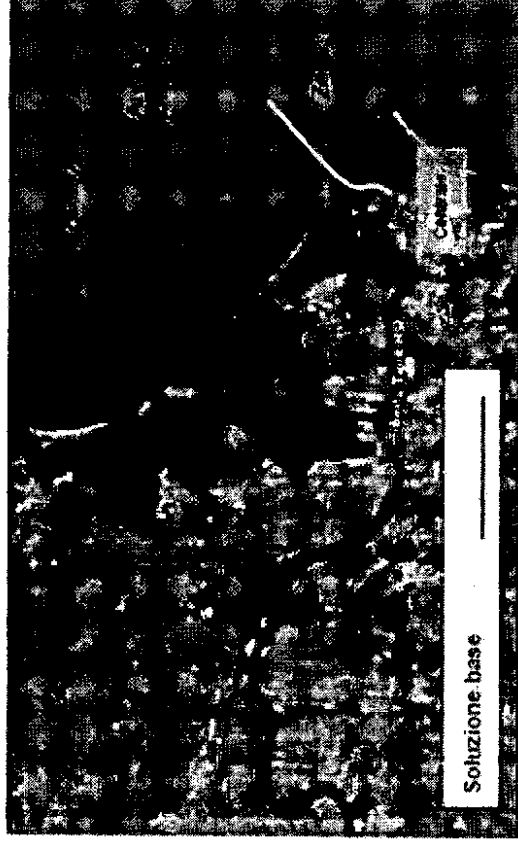


Figura 3.4.2 – Flusso giornaliero di mezzi su gomma per il trasporto delle persone senza incentivazione di iniziative per il trasporto collettivo

B) - Sicurezza in mare Zona 2



- Il sistema di ritorno in caso di condizioni meteo marine sfavorevoli, da Busa Tramontana verso il punto 2 incrocia il cono di sicurezza dell'uscita dei pescherecci dal Porto di Pila, sito nella laguna di Barbamarco, visto che le imbarcazioni entrano ed escono in diversi momenti nell'arco delle 24 ore e con diverse rotte, sarà necessario valutare le varie situazioni critiche che si potranno creare, ponendo criteri certi sulle priorità. Un problema simile si potrebbe creare con la rotta delle navi in partenza dalla zona 1 dirette a Fusina - Marghera

C) - Traffico marittimo e fluviale

Vista la presenza entro le 5 miglia, zona 2, di circa 330 navi e di circa un migliaio di chiatte all'anno, si sottolinea la richiesta di sistemi di sicurezza per le barche in uscita dal Porto di Barbamarco, per quelle che navigano nella foce del Po di Busa di Tramontana e sul Po della Pila e per tutte quelle unità che operano con i vari sistemi di pesca nel Adriatico tra i compartimenti di Chioggia e Ravenna.

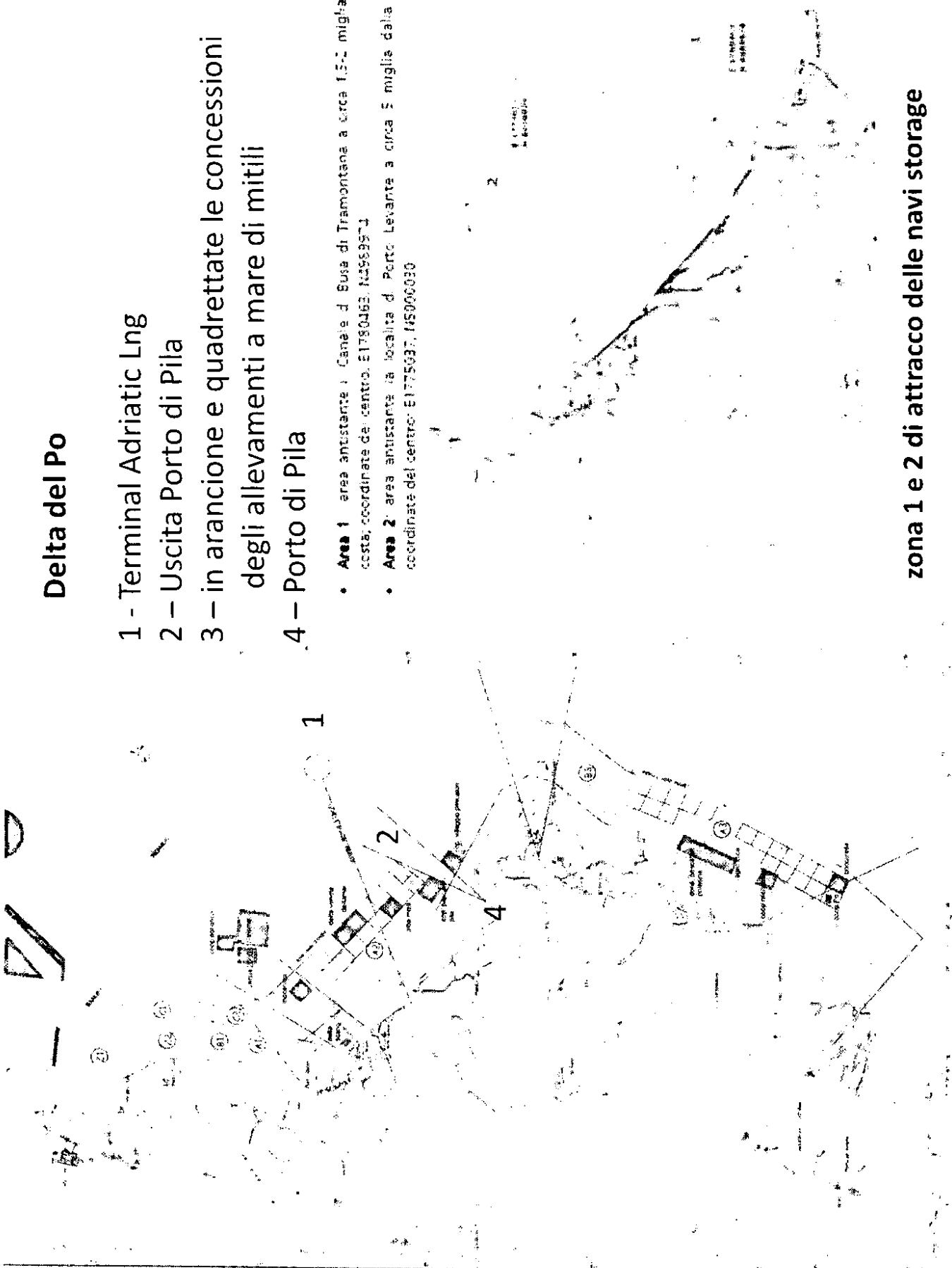
D) - Occupazione dell'area attualmente disponibile alla pesca

- Come contenuto nel progetto, a causa delle due zone di attracco delle navi storage, e delle probabili zone di attesa allo scarico, risulta una riduzione dell'area potenzialmente utilizzabile dagli operatori del comparto pesca, da un lato per la totale interdizione delle due zone, da 5 ettari a 10 ettari per punto di attracco, e dall'altro dovuta all'intenso traffico, stimato in circa un migliaio di chiatte annue in entrata ed uscita dalla centrale e dalle circa 75 navi che serviranno per il rifornimento delle storage.
- Le suddette zone comprendono tutto il tratto di mare che va dalle navi storage alla bocca di Busa di Tramontana, tutto il ramo del Po di Tramontana e la parte del Po di Pila compreso tra l'incile del Po di Tramontana e l'ubicazione della Centrale stessa, inoltre nel caso di utilizzo del transito via Porto Levante, di tutto il tratto del Po di Venezia fino alla Centrale.
- Relativamente al tratto prettamente marittimo in queste zone viene attualmente praticata attività di pesca con turbosoffianti per la raccolta dei lupini, pesca con reti a strascico, pelagiche e da posta svolte da imbarcazioni munite di licenza marittima oltre alle imbarcazioni che svolgono servizio V categoria asservite agli impianti di mitilicoltura.
- A tale proposito si evidenzia la presenza di attività di mitilicoltura nel tratto di mare compreso tra il Po di Tramontana e il Po di Levante, in parte anche in zone prossime al percorso delle chiatte.
- Relativamente al tratto fluviale, vista la presenza della piccola pesca, effettuata da imbarcazioni iscritte all'Ispettorato di Porto di Rovigo, sarà necessario porre la massima attenzione effettuando accordi specifici con le Cooperative di pesca locali.

Delta del Po

- 1 - Terminal Adriatic Lng
- 2 - Uscita Porto di Pila
- 3 - in arancione e quadrettate le concessioni degli allevamenti a mare di mitili
- 4 - Porto di Pila

- Area 1 area antistante il Canale di Busa di Tramontana a circa 1,5-2 miglia dalla costa, coordinate del centro: E1780463, N45569574
- Area 2 area antistante la localita di Porto Levante a circa 5 miglia dalla costa, coordinate del centro: E1775937, N45000830



zona 1 e 2 di attracco delle navi storage

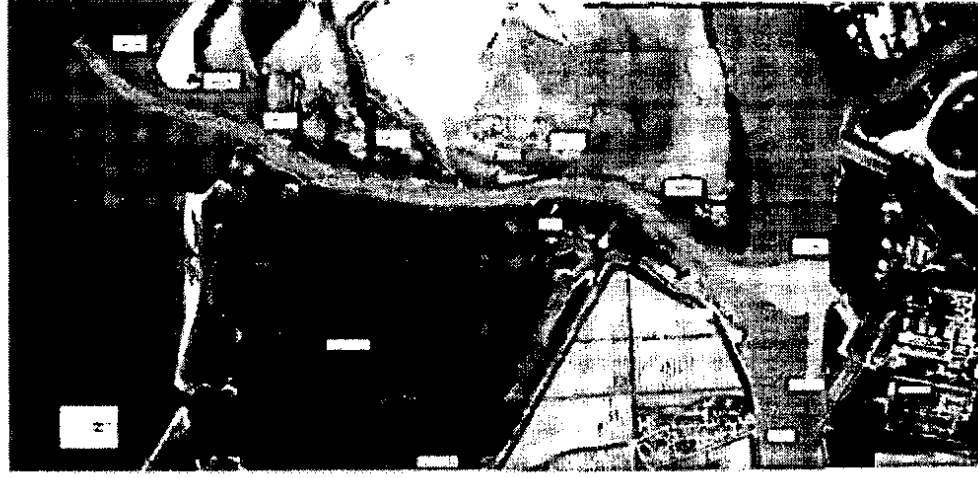
E) - Navi storage

- Si richiede la massima attenzione alle operazioni di carico scarico facendo notare che da esperienze locali, il tratto di mare, in certe condizioni, è soggetto a forti raffiche di vento e a forti correnti che creano onde tali che spesso precludono l'uscita stessa dei pescherecci dal Porto di Pila, da ricordare poi il ripetersi del distacco dei fender (15mt.x6mt) del vicino rigassificatore dell'Adriatic Lng
- Massima attenzione dei sistemi di intervento in caso di sversamenti ma soprattutto la tempistica.
- Nel caso di danni ambientali bisogna prevedere coperture assicurative adeguate tenendo ben presente i danni che potrebbero creare alla risorsa ittica e alla molluschicoltura di quell'area e soprattutto tutto quello che è collegato alla certificazione di qualità dei prodotti allevati e/o pescati.

F) - Carico/Scarico materiali

- Visti i circa 5.5 milioni di tonnellate annui di materiale trasportato con le navi e di conseguenza con le chiatte, carbone, calcare, ceneri, gessi e fanghi è opportuno predisporre un sistema per il rilevamento in continuo delle emissioni diffuse di polveri, sulla sorgente costituita dal sistema di scarico da e per la nave storage, accompagnato dal monitoraggio della radioattività del carbone e delle sue ceneri.

G) - Corridoi di navigazione



- Da prevedere il rinforzo degli argini della Foce di Busa di Tramontana, soprattutto quello verso la laguna di Barbamarco, infatti un'eventuale rottura dell'argine provocherebbe "l'invasione" di acqua dolce in una zona dedicata alla venericoltura con ingenti danni all'economia locale.

Figura 6- Accesso tramite Busa di Tramontana, in verde l'area da sottoporre ai dragaggi

H) - Materiale di scavo

- Da progetto è previsto il dragaggio di circa 300.000 m³ di materiale dal ramo di Busa Tramontana, dalla bocca a mare dello stesso nonché parte del tratto del Po della Pila sino all'ubicazione della centrale.
- A tale proposito nel caso la tipologia del sedimento estratto risulti idonea per qualità chimico fisiche, oltre che per ripascimenti delle spiagge, al rinforzo degli argini, si può ipotizzare l'utilizzo di tali sedimenti, per la creazione di ripascimenti lagunari che generino nuovi siti da destinare alla venericoltura.

I) - Bocca sud Laguna di Barbamarco

- Dagli studi inseriti nel progetto risulta chiaro, che, in conseguenza degli scavi da effettuare in Busa di Tramontana, aumenterà la portata di quel tratto di fiume, con ovvia redistribuzione dei sedimenti lungo la costa, già ora in precario equilibrio.
- Si fa notare che a monte di quel tratto di foce, e nelle immediate vicinanze, è presente la bocca sud della laguna di Barbamarco, sede del porto peschereccio di Pila, già, più volte all'anno, interessato a problematiche di interrimento.
- Si evidenzia quindi la necessità di ampliare a questa bocca l'escavo dei sedimenti.

L) - Barriere soffolte

- Visto che progettualmente non sono previste barriere soffolte a protezione dei corridoi di navigazione, si ritiene sia necessario porre la massima attenzione, oltre alle arginature del ramo di Busa Tramontana, agli scanni a protezione della laguna di Barbamarco, particolarmente esigui a causa delle correnti e ancor più esposti visto il traffico supplementare delle future chiatte.
- Si evidenzia quindi la necessità di adeguati interventi di rinforzo e ripascimento dell'arenile e degli argini.

M) - Osservatorio ambientale

- Si ritiene fondamentale l'attivazione tempestiva dell'Osservatorio ambientale, peraltro già previsto nella convenzione ENEL Regione del 2007, in particolare si ritiene utile articolare il monitoraggio in controlli ante operam, con rilievi effettuati prima dell'inizio delle attività di cantiere, in corso d'opera, con rilievi eseguiti durante la realizzazione dell'opera, e post operam, con rilievi effettuati durante le fasi di pre-esercizio ed esercizio dell'opera.
- Lo stesso, oltre ai controlli previsti, atmosfera, ambiente idrico superficiale, ambiente idrico sotterraneo, suolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, paesaggio, rumore, vibrazioni, ambiente e sociale, dovrebbe prevedere una idonea rete di controllo sulla qualità delle acque per tutti gli specchi acquei ricadenti nel Comune di Porto Tolle.
- Come documentato in altre centrali simili si richiede il monitoraggio, cautelativo, delle problematiche radioattive, in termini di diffusione (in forma solida o aeriforme) dei radionuclidi liberati dalla combustione del carbone e delle conseguenze che questi originano nell'ambiente e sulla salute.
- Si ritiene poi strategica la presenza di una rappresentanza della categoria della pesca all'interno dell'organismo tecnico scientifico da prevedere all'interno dell'Osservatorio.
- Sarebbe fondamentali che i dati rilevati siano disponibili in tempo reale, anche in rete, e visualizzabili dagli operatori con sistema di allarme in caso situazioni critiche e di pericolo all'ambiente ed alle attività di pesca.

N) - CO2

- Relativamente alla prevista cattura della CO2 prodotta dalla centrale tramite appositi impianti innovativi la documentazione non contiene specifiche circa la costruzione, la localizzazione, la dimensione la tipologia degli stessi e pertanto si chiede di poter integrare in un secondo momento ulteriori osservazioni in merito alle interferenze che potrebbero scaturire da tale opera.

O) – Sacca del Canarin

- In questa Sacca di 850 ettari lavorano centinaia di persone addette alla venericoltura, producono circa 20 mila quintali di vongole con un fatturato che si aggira sui 10 milioni di euro.
- Viste quindi le particolari condizioni ambientali, la profondità media e gli interventi necessari per rendere tale laguna vivificata, come da documenti del Consorzio di Bonifica Delta Po Adige, si ritiene necessario porre la corretta attenzione agli interventi da effettuare per migliorare il ricircolo dell'acqua, con particolare riguardo alle temperature delle acque di scarico che, in condizioni di temperature esterne elevate potrebbero creare danni permanenti al microclima lagunare ed agli allevamenti di vongole.
- Riteniamo che sia opportuno creare una rete di monitoraggio e di allerta tale da intervenire rapidamente.

P) - Scarichi termici a mare

Visto lo scarico dalla Centrale di circa un milione di metri cubi annui di acque e liquidi, è fondamentale prevedere le possibili ricadute sulla qualità delle acque marine antistanti lo scarico a mare, sull'ecosistema marino e su quello lagunare.