

COMITATO "CITTADINI LIBERI"
- PORTO TOLLE -
Via Corridoni Sud,2-45018 Porto Tolle (Ro)
(ex Art.8L.266/91) Cod. Fiscale 90010690296
Telefono / Fax 0426383154



Italia
Nostra
Sezione di Rovigo


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2013 - 0020469 del 09/09/2013

AI MINISTERO DELL'AMBIENTE
E TUTELA DEL TERRITORIO E
DEL MARE
Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
Viale Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA



POSTA CERTIFICATA

OGGETTO: CENTRALE TERMOELETTRICA DA 1.980 MW NEL COMUNE DI PORTO TOLLE (ROVIGO) – RIAVVIO PROCEDURA A SEGUITO DELL'ANNULLAMENTO DEL DECRETO DI COMPATIBILITA' DSA-DEC-209-873 RINNOVAZIONE DEL PROCEDIMENTO DI VIA, A SEGUITO DELLA SENTENZA DEL CONSIGLIO DI STATO N. 3107/2011 E 3569/2012.

OSSERVAZIONI

ALLE INTEGRAZIONI PRODOTTE DA ENEL S.P.A., COME RICHIESTO DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE CON NOTA DEL 03 MAGGIO 2013 – U.PROT.DVA-2013-0010121.

* * *

Consultati gli atti, tramite il sito internet di Codesta Spett.le Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, come indicato dall'avviso apparso sul quotidiano "Il Gazzettino – cronaca di Rovigo" in data 09 luglio 2013, (cfr. ALL.1)

i sottoscritti Giorgio CREPALDI, rappresentante legale del comitato "cittadini liberi – Porto Tolle",
Via Corridoni Sud n.2 – 45010 Porto Tolle (Rovigo) ;
Eddi BOSCHETTI, Presidente dell'Associazione WWF Provinciale di Rovigo Via Cavour n.3,
Palazzo Gran Guardia – 45100 ;

Dante CASERTA, Presidente f.f. del WWF Italia, Via Po 25/c - 00198 Roma
e Donata FISCHETTI, Presidente della Sezione di Rovigo di Italia Nostra onlus con sede in Rovigo
Via Cavour n. 3 - Palazzo Gran Guardia - 45100;

per i motivi sotto elencati, SOSTENGONO che il progetto in questione risulta assai pericoloso, inappropriato e in contrasto con la naturale predisposizione del territorio del Delta del Po, in cui la vecchia centrale Enel è collocata.

* * *

Si confermano e rafforzano, perciò, tutti i rilievi già trattati nei precedenti documenti del 28.01.2013 e 02.05.2013 (cfr. ALL.2 e ALL.3), redatti dalle scriventi Associazioni con valore di osservazioni al S.I.A del progetto in esame, oltre che ai successivi elaborati prodotti a seguito della documentazione integrativa del 4 marzo 2013, mentre, nello specifico del nuovo deposito avvenuto in data 09 luglio 2013, si ravvisa quanto segue:

1 – PREMESSA

Nell'avviso apparso sulla stampa il 09.07.2013, viene erroneamente riportato che, con nota del 28.05.2013, la Regione Veneto avrebbe espressamente formulato richiesta di integrazioni all'Enel S.P.A., in realtà e tanto per precisare, come sostenuto dalla Direzione Tutela Ambiente regionale (cfr. ALL.4) essa inoltrava, per opportuna conoscenza, valutazioni dell'UP Coordinamento Commissioni (VASS-VINCA-NUVV) sulla VINCA, quindi, nello specifico dell'attività svolta dagli Uffici regionali, i nuovi elaborati risultano essere depositi volontari della società proponente, al fine di anticipare l'eventuale richiesta di integrazioni da parte della Commissione VIA regionale. Inoltre, alla prima serie di osservazioni prodotte sia dalle scriventi Associazioni, come anche da altri soggetti pubblici e privati, non sono ancora seguite controdeduzioni da parte del proponente il progetto e tantomeno l'Inchiesta Pubblica del contraddittorio da svolgersi in un'appropriata sede vicina al luogo dell'intervento richiesto.

2) UTILIZZO DI BIOMASSA VERGINE IN CO-COMBUSTIONE CON IL CARBONE

Nelle integrazioni (cfr. pagg.18 e 50 – Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza), si fa riferimento all'utilizzo 350.000 tonnellate annue di biomassa che verrebbero utilizzate nell'impianto di Porto Tolle. A questo proposito non sono state approfondite lacune irrisolte circa la provenienza di tali quantitativi. Manca peraltro uno studio dettagliato ed esaustivo che dimostri che tale soluzione e il relativo complesso di processi produttivi e di trasporto delle materie prime che essa determina, sia in grado di generare un bilancio positivo dell'anidride carbonica, questo computo viene completamente omesso di essere considerato (cfr. pag.109 e 110 – Rapporto Cesi:

Aggiornamento dell'impatto sulla componente atmosferica).

Riteniamo comunque che l'unica soluzione che si avvicinerebbe a tale obiettivo, comporterebbe necessariamente la produzione delle materie nel raggio di pochi chilometri dall'impianto. Ciò significherebbe che gran parte del territorio deltizio e delle zone ad esso limitrofe dovrebbero convertire radicalmente le tradizionali coltivazioni agricole (alcune delle quali rappresentano una tipicità locale preziosa per il territorio) con conseguenze economiche e tempi di realizzazione che ancora attendono spiegazione.

La coltivazione di piantagioni arboree ad uso energetico ad elevato indice di accrescimento, creerebbero inoltre conseguenze ecologiche che meriterebbero di essere approfondite ulteriormente quali:

- il peso ecologico in termini di risorse idriche, già fortemente ridotte a causa dei cambiamenti climatici e della risalita del cuneo salino, necessarie al mantenimento di tali colture, a scapito di quelle destinate all'alimentazione;
- l'appiattimento ecologico che genererebbero vaste monoculture arboree alloctone, coetanee e monospecifiche graverebbero ulteriormente sulla già scarsa biodiversità dell'ambiente agrario paesano, il quale, al contrario necessiterebbe di interventi di diversificazione ecologica quale la creazione di siepi, fasce tampone e macchie boscate disetanee, polispecifiche e autoctone come auspicato peraltro dal nuovo Piano di Sviluppo Rurale;
- Le interazioni e le interferenze che tali monoculture provocherebbero a vantaggio di alcune specie animali opportuniste e adattabili (quali i Corvidi) e a svantaggio di altre strettamente legate a specifici contesti agrari che attualmente trovano pieno riscontro nel Delta del Po, quali gran parte delle specie di Ardeidi, di rapaci diurni e di Pivieri solo per citare i gruppi sistematici più conosciuti.

3) L'IMPATTO GENERATO DAL TRAFFICO VEICOLARE

Per il conferimento delle biomasse "Complessivamente sono previsti 11.667 camion/anno pari a circa 39 camion/giorno per 300 giorni/anno. Per l'approvvigionamento di olio combustibile e gasolio, da utilizzarsi in fase di avviamento, sono previsti circa 5 camion/giorno per 300 giorni/anno. Per lo smaltimento delle ceneri e dei gessi per il 50% stimato via gomma sono necessari circa 24 camion/giorno per le ceneri e circa 13 camion/giorno per i gessi."

"Il traffico stradale aggiuntivo per lo smaltimento dei fanghi e dei sali cristallizzati prodotti negli impianti di trattamento delle acque, è stimato complessivamente circa 333 trasporti/anno, così come quello di approvvigionamento dell'urea necessaria per i sistemi DeNOx." (cfr. pagg.26,27 e 83 –

Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza).

Di tutto il traffico navale indotto solo l'attività delle chiatte interessa i siti appartenenti alla Rete Natura 2000.”

Uno dei fattori che influenzano positivamente sul grado di biodiversità della più importante zona umida italiana è il basso livello di antropizzazione che contraddistingue l'area del Delta del Po dal resto della pianura padano-veneta.

Dato lo stato attuale della rete stradale afferente all'Impianto in oggetto, si ritiene che un tale incremento del traffico veicolare pesante possa rappresentare un significativo carico ecologico aggiuntivo, in termini di lavori per l'adeguamento della rete stradale e di emissioni gassose inquinanti determinate dai mezzi di trasporto, in grado di influire negativamente sull'intero ecosistema circostante.

E' logico pertanto attendersi che tale aspetto, a nostro avviso sottovalutato dalla presente VINCA, possa produrre effetti nocivi anche sui siti appartenenti alla Rete Natura 2000 e comunque non possa rappresentare una credibile ipotesi a minor impatto rispetto altre fonti di alimentazione che non prevedano tali carichi, non sufficientemente esplorate dalla VINCA. Si evidenzia soprattutto che manca un piano di miglior utilizzo dei trasporti, infatti, come specificato nel documento integrativo esaminato (cfr. pag. 83 – Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza), relativamente all'impatto complessivo delle emissioni generate dal traffico veicolare, si considera un fattore di calcolo 0,5 , nel senso che il trasporto viaggia carico in un senso e scarico nell'altro.

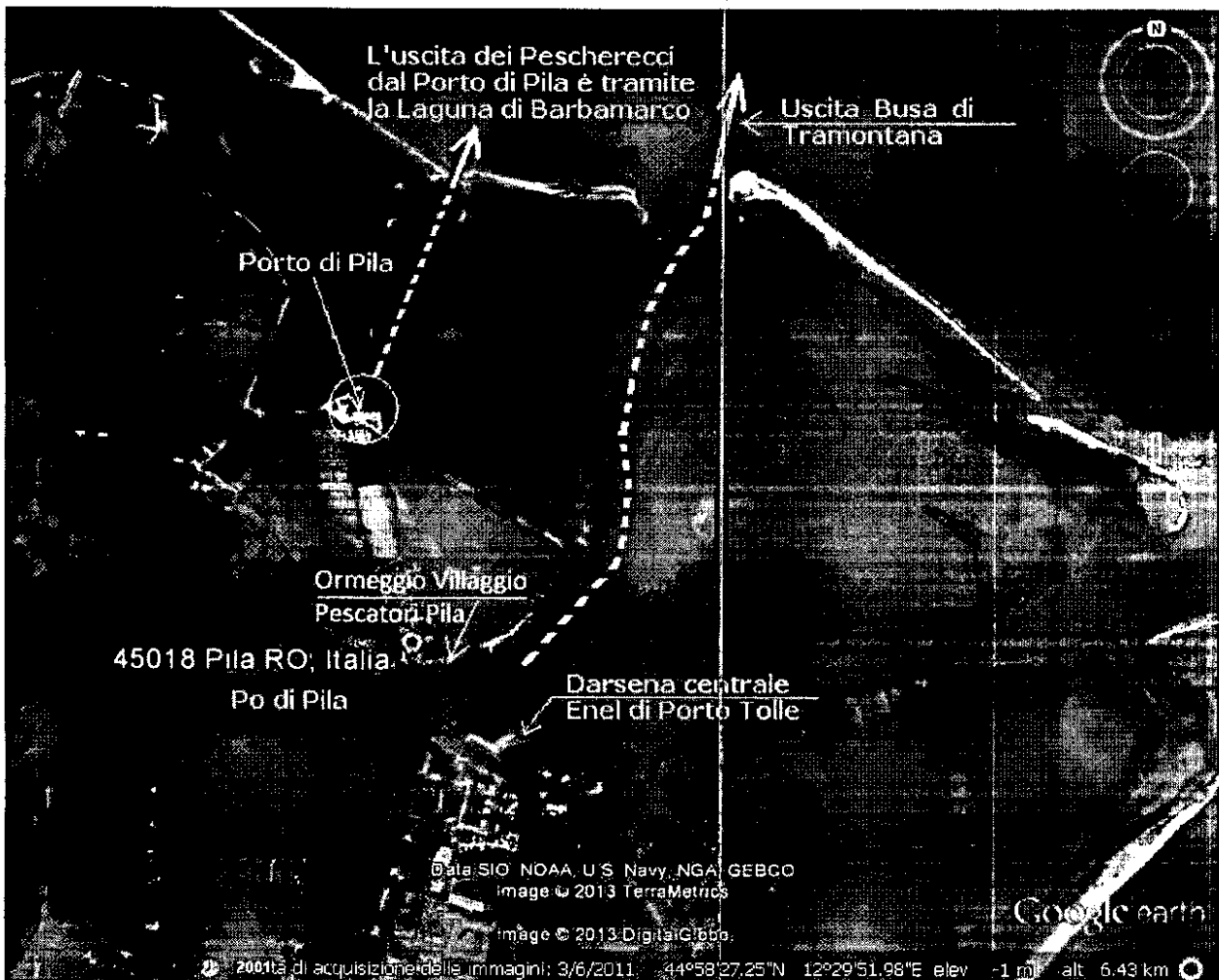
4) L'IMPATTO GENERATO DAL TRAFFICO DI NATANTI E DAI DRAGAGGI

“Il percorso delle chiatte attraverso la Busa di Tramontana richiede il dragaggio di alcuni tratti della Busa stessa (cfr. pagg.28,56 e 164 – Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza), al fine di garantire un corridoio largo 62 metri e profondo 3,5 m necessario al passaggio delle chiatte. Inoltre dovrà essere previsto il dragaggio dell'area antistante la banchina di centrale, in modo da consentire di effettuare le necessarie operazioni di rivoluzione delle chiatte. Parimenti, dovrà essere consentito un pescaggio di 4,5 m nel tratto di sbocco a mare della Busa di Tramontana, più profondo rispetto al corridoio nella Busa in modo da tenere conto delle onde.

Rilievi batimetrici aggiornati hanno rilevato che i dragaggi saranno dell'ordine di 330.000 m³ di cui 190.000 m³ all'interno della perimetrazione dei siti Natura 2000 (Tavola di progetto POAACAAS107_00 – Planimetria e sezioni dragaggio Busa di Tramontana).”

L'alimentazione della centrale a carbone, comporterebbe necessarie opere di adeguamento della rete navigabile consistente in scavi periodici del Po di Tramontana (soggette com'è noto a interrarsi

frequentemente in conseguenza alle mareggiate). La motivazione secondo cui, tali dragaggi andrebbero ad agevolare l'uscita a mare dei pescherecci che ormeggiano al Porto Villaggio Pescatori (cfr. pagg.92 e 177 – Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza), non raffigura in modo esatto la necessità principale della marineria locale, riguardante il costante idoneo fondale, che consenta la navigazione sicura in uscita verso il mare e rientro, infatti, quello citato da Enel "Porto Villaggio Pescatori", non è altro che una serie di pontili/capanni, posizionati sulla sponda in sx idraulica del Po di Pila (proprio di fronte alla centrale in argomento), adibiti al ricovero delle imbarcazioni minori con le quali si svolge l'attività di molluschicoltura e/o da diporto, che non richiedono fondali di ampio pescaggio, altro discorso riguarda invece la flotta dei 60 pescherecci (con stazza media di 9 ton) ormeggiati al Porto di Pila localizzato nella Laguna di Barbamarco, dal quale è possibile accedere al mare soltanto tramite l'omonima bocca ricavata allo Scanno Gallo, che pur essa presenta problemi di interrimento dei fondali, ma totalmente indipendente dall'eventuale transito di bittoline attraverso la Busa di Tramontana (cfr. figura sotto riportata e seguenti).



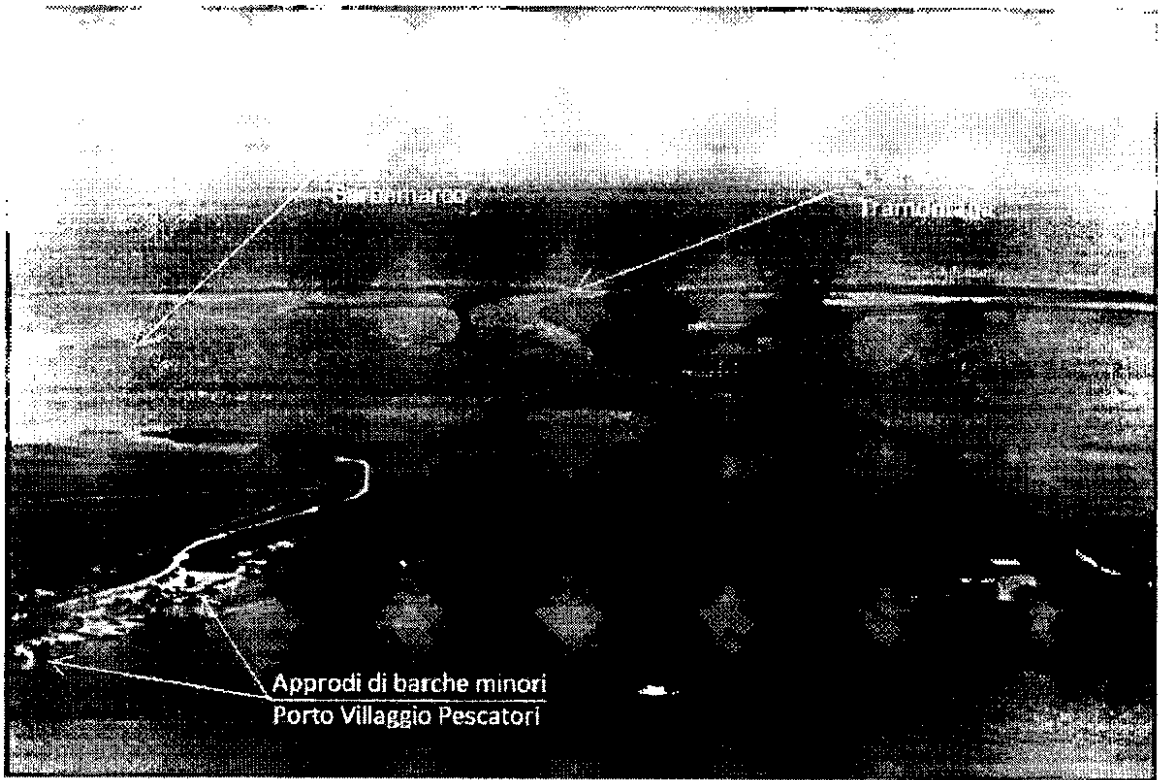


Foto aerea - parte sud della Laguna di Barbamarco e Busa di Tramontana



Porto Villaggio Pescatori Pila - Foto scattata in prossimità della darsena della CTE Enel

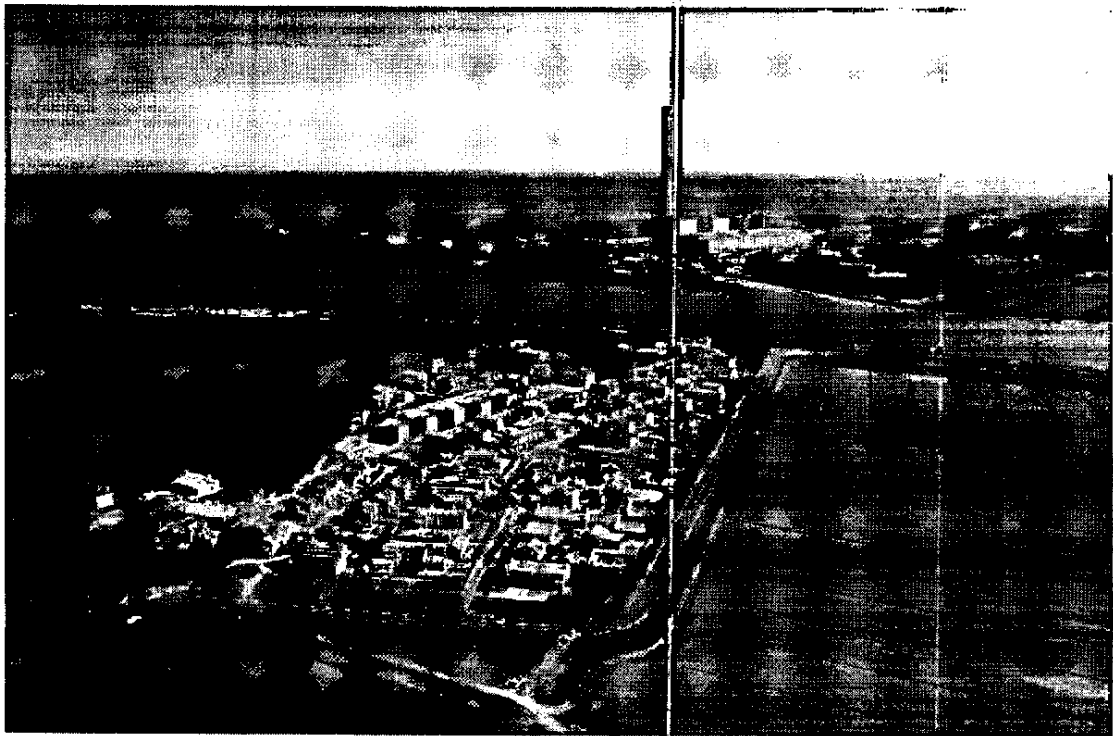
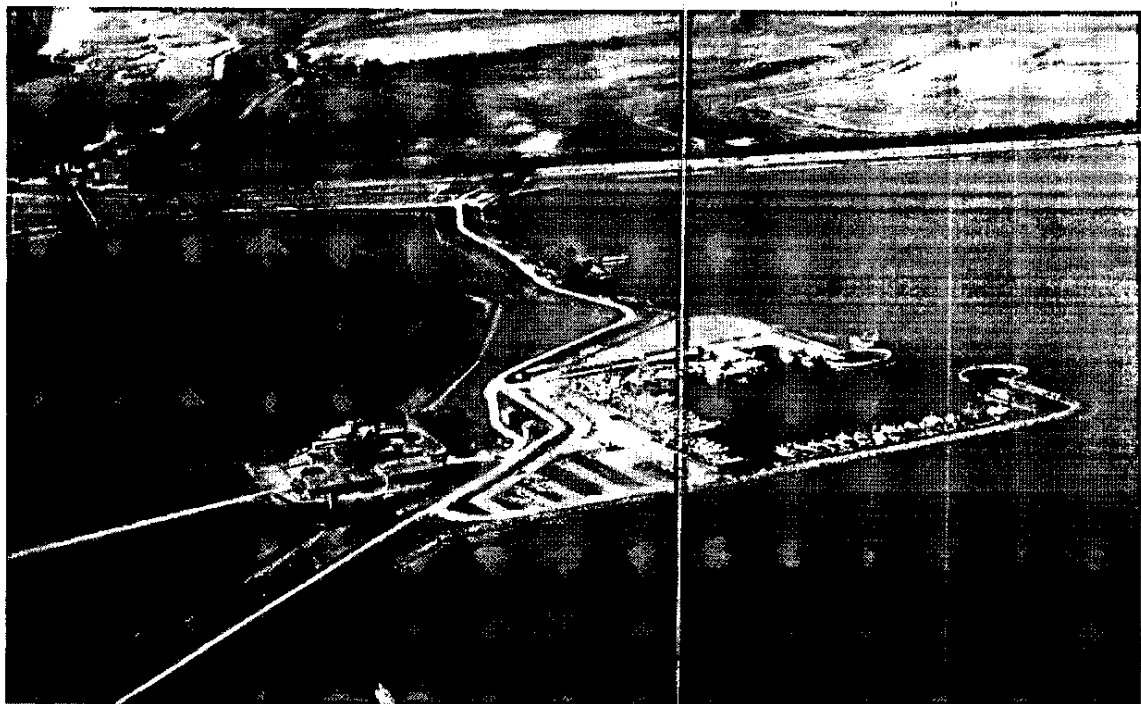
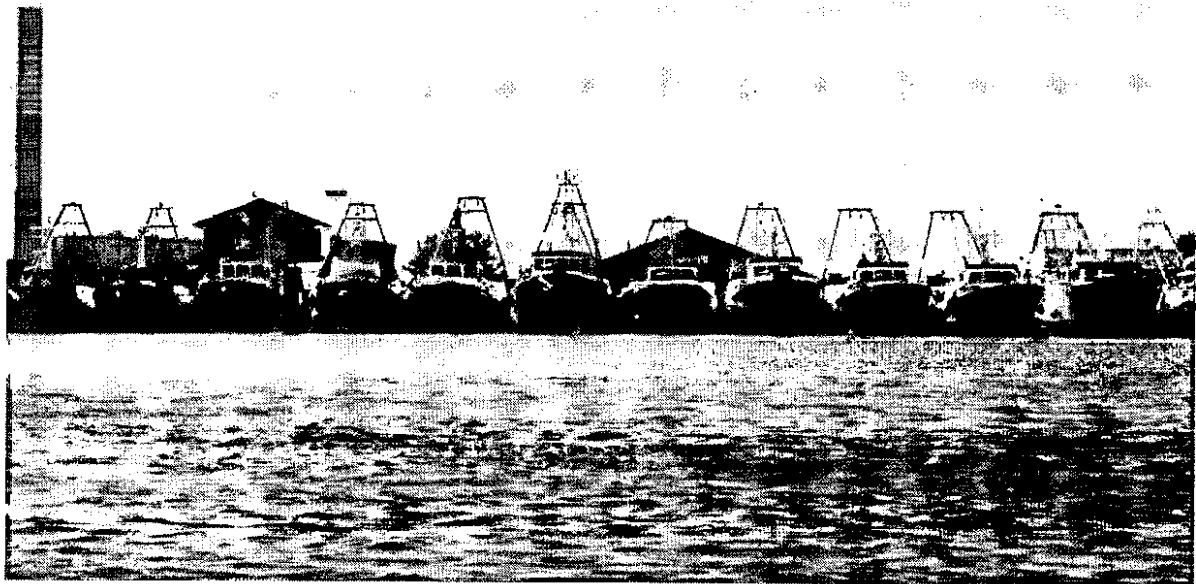


Foto aerea del Villaggio Pescatori di Pila – nella sponda in sx idraulica si scorge il pontile natanti



Il Porto di Pila nella Laguna di Barbamarco - <http://www.panoramio.com/photo/979297>



Approdo del Porto di Pila, Laguna di Barbamarco - <http://www.panoramio.com/photo/3186217>

Il transito delle chiatte attraverso la Busa di Tramontana, configurerebbe pertanto un quadro di alterazioni permanenti nel cuore di un Sito di Importanza Comunitaria nonché Zona a Protezione Speciale (IT 3270017) caratterizzata da Habitat prioritari peraltro citati dalla stessa VIA. Se paragonati all'impatto temporaneo che comporterebbe la posa di una tubazione per l'alimentazione a metano dell'Impianto, risulta evidente che in questo progetto di riconversione che ricordiamo ancora, è calato in un Sito di Importanza Comunitaria, non si è optato per alternative di minor impatto, quale l'alimentazione dell'impianto a metano, che comporterebbe sicuramente una perturbazione degli habitat di portata inferiore e sicuramente temporanea nel momento della posa della tubazione.

Il transito continuo di navi carboniere recherebbe danni diretti (impatto sulla fauna ittica) e indiretti (intorbidimento delle acque a danno dell'intera rete trofica) ai fondali lagunari a danno dell'intero ecosistema lagunare circostante, fattore questo che si rifletterebbe negativamente sulle specie ittiche (in particolare molluschi bivalvi) di fondamentale interesse economico per l'area. Tali effetti permanenti per quanto attenuabili non possono rappresentare una plausibile alternativa a progetti di conversione che non prevedano l'approvvigionamento dell'impianto con combustibili solidi tramite chiatte. In quanto al numero di trasporti al giorno da e verso la centrale, quindi, attraverso la Busa di Tramontana, si rileva che nel SIA del 2005 erano massimo 5, equivalenti a 10 passaggi in andata e ritorno, ora sebbene si ipotizzi la possibilità che il 50 % del materiale (calcare, gessi, ceneri, fanghi)

viaggi su gomma e la stazza delle chiatte per carbone e calcare sia addirittura raddoppiata a 6.000 ton (rispetto alle 3.000 ton della versione precedente), risulta difficile comprendere come è possibile che anche nel nuovo assetto si preveda “in talune condizioni di punta si potranno raggiungere anche 4-5 trasporti al giorno” (cfr. pagg.79 – Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza).

5) ASPETTI VULNERABILI DEI SITI CONSIDERATI

“Gli interventi risultano esterni ai siti Natura 2000, si identificano quindi quali elementi sensibili le specie faunistiche di interesse comunitario potenzialmente presenti.”

Tra gli aspetti vulnerabili dei siti considerati, pur considerando il rischio potenziale attribuito al transito di imbarcazioni a motore nei confronti della Tartaruga marina (*Caretta caretta*), specie asteriscata citata dagli allegati II e IV della Direttiva 92/43/CEE “Habitat”, si afferma che quest’ultima casistica sia stata osservata solo presso la Busa Dritta (cfr. pag.160 e 176 – Rapporto Cesi: Studio per la Valutazione di Incidenza), ovvero nel tratto fluviale adiacente oltre che comunicante con la Busa di Tramontana. L’osservazione della specie è ormai frequente in modo pressochè omogeneo nei tratti terminali del Po, nei quali è ricompresa Busa di Tramontana e il tratto di Busa Dritta interessati tanto dal transito di natanti, quanto dei citati interventi di scavo degli alvei. L’eventuale assenza di dati inerente Busa di Tramontana è pertanto più verosimilmente attribuibile ad assenza di dati di avvistamento pubblicati piuttosto che all’assenza della specie.

La sua vulnerabilità è noto essere dovuta, con incidenza significativa, ai traumi da urto contro imbarcazioni (sia a livello di elica che di chiglia). Tale preoccupazione è provata dal crescente numero di osservazioni riscontrate nei riguardi di questa specie negli ultimi anni, anche nelle poco profonde acque fluviali, con l’estendersi del fenomeno della risalita del cuneo salino, fenomeno che induce questa specie a spingersi dalla foce verso l’interno alla ricerca di cibo. Numerosi sono inoltre i significativi spiaggiamenti, sugli scanni antistanti, di individui appartenenti a questa specie ormai morti che riportano gravi lesioni da urto e taglio contro le chiglie e le eliche di imbarcazioni.

Si ritiene pertanto che l’incremento di traffico di grossi natanti che comporterebbe tale progetto, non possa che aumentare irreversibilmente le problematiche di cui soffrono gli habitat in cui vive questa specie di prioritaria importanza comunitaria.

Più in generale, sebbene nel presente documento, rispetto le versioni precedenti, siano stati maggiormente trattati i possibili impatti ai danni di specie ed habitat di interesse comunitario, derivanti dal progetto di riconversione, riteniamo che il bilancio degli effetti negativi permanenti sull’ecosistema del Delta del Po, assoggettabili all’intervento di riconversione a carbone della centrale di Porto Tolle, comprometta irreversibilmente il pregiato e delicato equilibrio esistente nell’area di intervento.

5) CONCLUSIONI

Come correttamente richiama Enel ed impone l'istituto della Valutazione di Incidenza, "qualora un piano o un progetto risulti avere conseguenze negative sull'integrità di un sito (valutazione di incidenza negativa), si deve procedere a valutare le possibili alternative", nel nostro caso non ci stancheremo di ricordare che una soluzione ambientalmente più favorevole esiste ed è concretamente praticabile, vale a dire la riconversione a gas-metano con l'approvvigionamento del combustibile dal vicino Rigassificatore Adriatic GNL, operativo già da diversi anni per la fornitura alla rete nazionale di complessivi di 8.000.000.000 di mc di gas/anno e situato a circa 12 Km dalla darsena della centrale di Porto Tolle. Qualora Enel ritenga tecnicamente impraticabile questa soluzione, quindi in assenza di soluzioni alternative, "l'intervento può essere realizzato solo per motivi di interesse pubblico", visto l'attuale scenario condizionato in modo predominante dall'avvento dell'energia prodotta da fonte rinnovabile e soprattutto l'infondata necessità di sopperire ad una ulteriore domanda di energia, viene a mancare anche questa condizione. Inoltre, "se nel sito interessato ricadono habitat naturali e specie prioritarie, l'intervento può essere realizzato solo per esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica, o per esigenze di primaria importanza per l'ambiente, oppure, previo parere della Commissione Europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (D.P.R. 120/2003 art.6, comma 10). In tutti gli altri casi (motivi di interesse privato o pubblico non rilevante), si esclude l'approvazione".

Ci auguriamo che le Spett.li Commissioni, chiamate ad esprimersi sulla presente questione, non siano condizionate a pensare che l'attuale centrale di Porto Tolle sia ancora attiva e funzionante, come Enel dichiara implicitamente dagli elaborati prodotti, tanto da far supporre che, vista la sua vetustà, per provate ragioni di salute pubblica, si necessiti la sua sostituzione con una moderna centrale a carbone, niente di più falso perché l'impianto è ormai inutilizzato dal 2006, anno della sua effettiva ma non ufficiale dismissione, a prova del fatto che esso non è indispensabile al fabbisogno energetico del paese.

* * *

Per tutto quanto esposto, alla luce delle ultime integrazioni prodotte a chiarimento della proposta di riconversione a carbone della centrale Enel di Polesine Camerini in comune di Porto Tolle, provincia di Rovigo, i sottoscritti, esaminato il progetto nel suo complesso, confermano quanto già espresso in precedenza, vale a dire che esso risulta essere:

- **AMBIENTALMENTE INCOMPATIBILE** con il territorio in cui il sito è inserito;
- **ILLEGGITTIMO** per i profili sopra descritti;
- **NON RISPETTOSO** delle prescrizioni impartite dall'Unione Europea.

Pertanto, confermano le richieste già formulate e

CHIEDONO :

a codesto spettabile Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare:

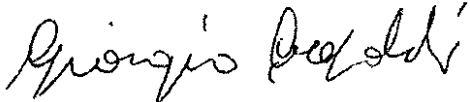
- di esprimere un giudizio definitivo di V.I.A. negativo sul progetto presentato da Enel Produzione S.p.A. di adeguamento ambientale della centrale di Porto Tolle, con utilizzo di combustibile carbone e biomassa;
- di denegare ad Enel Produzione S.p.A. l'autorizzazione integrata ambientale ai sensi del D.Lgs. 18.02.2005, n.59 per il progetto di adeguamento ambientale della centrale di Porto Tolle, con utilizzo di combustibile carbone;
- di denegare ad Enel Produzione S.p.A. l'autorizzazione integrata ambientale ai sensi del D.Lgs. 18.02.2005, n.59 per l'attuale configurazione ad olio.

Con ogni più ampia riserva di ogni azione e tutela in tutte le sedi.

Rovigo li, 06 settembre 2013.

In Fede,

Comitato "cittadini liberi - P.Tolle"



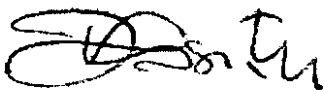
- Giorgio CREPALDI -

WWF Provinciale di Rovigo



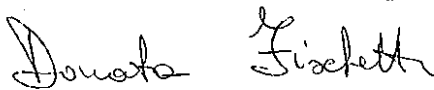
- Eddi BOSCHETTI -

Presidente f.f. WWF Italia



- Dante CASERTA -

ItaliaNostra - sez di Rovigo



- Donata FISCHETTI -

ELENCO ALLEGATI:

N.	ARGOMENTO	PAGINE
1	Avviso apparso sul Gazzettino – cronaca di Rovigo pag.IV in data 09.07.2013	Pag.1
2	Osservazioni del comitato “cittadini liberi-Porto Tolle, WWF e ItaliaNostra redatte il 28.01.2013 allo S.I.A. depositato in data 30.11.2012	Pagg.32
3	Osservazioni del comitato “cittadini liberi-Porto Tolle, WWF e ItaliaNostra in redatte il 02.05.2013 alle integrazioni depositate in data 04.03.2013	Pagg.20
4	Istanza Regione Veneto – Direzione Tutela Ambiente in risposta alla richiesta di accesso agli atti formulata dal comitato “cittadini liberi – Porto Tolle”	Pag.1

Comitato “cittadini liberi – Porto Tolle” – WWF Italia,
WWF Provinciale di Rovigo e Italia Nostra sez. di Rovigo

- 06 settembre 2013 -

Perrone Raffaele

Da: giorgiocrepaldi [giorgiocrepaldi@pec.it]
Inviato: venerdì 6 settembre 2013 16.36
A: DGSalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it
Oggetto: Deposito osservazioni integrazioni progetto CTE P.Tolle
Allegati: osservazioni 06.09.2013 CTE P.Tolle - Min.Ambiente.rar