



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA - 2007 - 0024094 del 10/09/2007

ANTICIPATA VIA FAX

Alla Compagnia Italtroli S.p.a.
Via Aurelia Nord n. 8
00053 Civitavecchia (RM)
(fax 0766/502195 - 0766/35892)

Autore:

Ref. Mittente:

Alla Regione Lazio
Direzione Regionale
Assessorato Utilizzo Tutela e
Valorizzazione
delle Risorse Ambientali
Viale del Tintoretto, 432
00142 Roma

All'Autorità Portuale di Civitavecchia
Molo Vespucci
00053 Civitavecchia (RM)

Alla Capitaneria di Porto di
Civitavecchia
Calata Laurenti
00053 Civitavecchia (RM)

All'ARPA Lazio
Sezione provinciale di Roma
Via Saredo n. 52
00173 Roma

OGGETTO: Verifica di esclusione dalla procedura di VIA ex art. 6 della L. 346/89 per le "attività di carico di navi cisterna (oltre allo scarico) presso la Torre petrolifera di Civitavecchia". Proponente: Compagnia Italtroli S.p.a.. Comunicazione degli esiti della verifica.

La Società Compagnia Italtroli S.p.a., con nota acquisita al protocollo della scrivente Direzione in data 09/06/2006 con il n. 15799, ha presentato istanza di verifica di esclusione dalla procedura di VIA (in forza dei criteri di selezione di cui all'Allegato III della Direttiva 85/337/CEE, così come modificato ed integrato dalla Direttiva 97/11/CE) per le attività di carico delle navi cisterna presso la Torre Petrolifera di Civitavecchia, già autorizzata alle sole operazioni di scarico con Decreto VIA n. 2613 del 29/10/1997.

La documentazione, pertanto, è stata sottoposta alla Commissione VIA per il

parere di competenza. La medesima Commissione, sulla base della documentazione integrativa assunta rispettivamente al prot. n. 29100 del 12/11/2006, n. 8181 del 19/03/2007, n. 12311 del 30/04/2007 e n. 18033 del 27/06/2007, delle riunioni del 29 settembre 2006 e del 12 febbraio 2007 e del sopralluogo del 10 ottobre 2006, ha espresso il parere n. 972 del 24/07/2007 che di seguito si riporta nelle sue parti essenziali.

PRESO ATTO CHE:

- la Torre Petrolifera di Civitavecchia ed i relativi oleodotti di collegamento ai depositi già esistenti nella terraferma sono stati valutati positivamente con decreto VIA del 29 ottobre 1996 n. 2613 per le sole operazioni di scarico dei prodotti petroliferi da navi cisterna;
- la concessione demaniale è stata rilasciata per la gestione del terminale petrolifero transitorio a mare in data 11/05/2001 (n° 37/2001 rep. 2600) dall'Autorità Portuale di Civitavecchia, allo scopo di trasferirvi i traffici destinati alla darsena petroli sita all'interno del Porto e nelle more della realizzazione della nuova darsena energetico-grandi masse prevista dal Piano Regolatore Portuale;
- la concessione ha una durata di 12 anni ed è rilasciata alla Petroli Investimenti S.p.A., società posseduta al 100% da Compagnia Italtroli S.p.A. e incaricata del procedimento di realizzazione dell'opera; è in corso l'iter di voltura della concessione a favore di Compagnia Italtroli S.p.A. proprietaria della struttura;
- la Torre Petrolifera di Civitavecchia, valutata positivamente con decreto VIA 2613/1996 per le sole operazioni di scarico dei prodotti petroliferi da navi cisterna, è idonea sul piano tecnico-operativo anche ad operazioni di imbarco dei prodotti medesimi; l'idoneità del terminale sia per l'attività di scarico che di carico, senza necessità di apportare alcuna modifica tecnica alle strutture e alle misure di sicurezza predisposte, è stato dichiarato anche dalla società progettista e direttrice dei lavori di costruzione;
- in particolare, la normale attività di sbarco dei prodotti petroliferi, come da Regolamento Operativo, comporta comunque, prima di iniziare le operazioni di discarica delle navi, l'attività di imbarco di acqua industriale dalla Torre verso la Nave attraverso uno dei 2 oleodotti adibiti a prodotti bianchi, per un volume variabile da 80 a 300 m³, pertanto, il flusso dei prodotti che transitano dalla Torre Petrolifera è, attualmente, il seguente:
 - olio combustibile da Torre verso il deposito ENEL, attraverso 2 oleodotti da 24", lunghi circa 3.300 metri;
 - prodotti bianchi (Kerosene, gasoli e benzine) da Torre verso il nodo di smistamento situato, in area demaniale, in prossimità dei depositi costieri di Compagnia Italtroli e S.I.P.I.C., attraverso 2 oleodotti da 22", lunghi circa 6.700 metri;
 - acqua industriale da Torre verso la nave cisterna, attraverso uno dei 2 oleodotti adibiti a prodotti bianchi, per un volume variabile da 80 a 300 m³, generalmente prima di iniziare le operazioni di discarica delle navi, come dal punto 4.7 del Regolamento Operativo;
- in data 4 settembre 2006, a seguito di una specifica autorizzazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di cui alla nota prot. n. 18180 del 07/07/2006 e della successiva autorizzazione della Capitaneria di Porto di Civitavecchia n. 165/2006, sono state effettuate in via straordinaria le attività di

carico di una miscela accidentale di benzina e gasolio pari a circa 8.500 t, giacente presso il deposito costiero PRAOIL di Civitavecchia, senza alcuna modifica tecnica degli impianti e senza alcun problema, in linea con il piano operativo predisposto per l'occasione;

- le disposizioni di emergenza concordate con la Capitaneria di Porto di Civitavecchia per tale occasione non hanno modificato i piani di emergenza in essere per le varie unità operative coinvolte, essendo tali piani di emergenza idonei sia per effettuare l'attività di ricezione che quella di carico delle navi cisterna;

relativamente alle motivazioni del progetto

TENUTO CONTO CHE:

- il terminale off-shore della Compagnia Italtroli è attualmente l'unico punto di accosto dedicato alla movimentazione di prodotti petroliferi transitanti per il porto di Civitavecchia, ad eccezione della stazione di bunkeraggio del porto;
- la società ha evidenziato la necessità occasionale di dover conferire presso raffinerie autorizzate i prodotti petroliferi precedentemente scaricati all'interno dei depositi in caso di perdita delle proprie caratteristiche qualitative, attività che, in assenza di oleodotti e collegamenti ferroviari, comporta l'utilizzo di autocisterne, la cui capacità volumetrica massima è pari 33 m³ di prodotto, a fronte di una capacità volumetrica massima delle navi cisterna pari a 100.000 m³. Pertanto, l'attuazione del progetto comporterebbe una serie di vantaggi di carattere ambientale consistenti nella riduzione del traffico veicolare e nella conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal trasporto dei prodotti a mezzo di autocisterna, nonché nell'aumento degli standard di sicurezza connessi alla fase di attacco e stacco della manichetta del carico, la più critica del processo, che nel caso della nave cisterna avverrebbe una sola volta, a fronte delle innumerevoli volte occorrenti per il carico delle autocisterne;
- la riduzione nella movimentazione di prodotti petroliferi registrata nel porto di Civitavecchia negli ultimi anni, a causa della modificazione dei principali scenari commerciali, comporta la necessità di riorganizzare le strategie e gli organici del personale operante nel settore (sia diretto che indotto) con conseguenze sull'occupazione complessiva locale;
- la diminuzione delle quantità dei prodotti petroliferi in transito incide pesantemente sui costi di esercizio e sulla tariffa di transito, rendendo particolarmente onerosa la gestione della struttura che non è di proprietà dell'utente ma svolge un servizio per conto terzi;
- la possibilità di effettuare attraverso la torre anche operazioni di carico di prodotti petroliferi scaricati in precedenza faciliterebbe le strategie commerciali degli operatori petroliferi che potrebbero stoccare provvisoriamente benzina o gasolio nei depositi del Gruppo senza vedere preclusa la possibilità di poterli rispedire via mare, sia per motivi commerciali che per necessità di rinnovare i prodotti stoccati a fini strategici, in quanto nel tempo potrebbero perdere le proprie caratteristiche qualitative. Tale attività permetterebbe dunque di mantenere un interesse da parte degli operatori petroliferi per l'utilizzo dell'infrastruttura, permettendo di contenere i costi di esercizio;

relativamente al quadro di riferimento programmatico**CONSIDERATO CHE:**

- la Torre Petrolifera, valutata con decreto VIA 2613/1996, è stata autorizzata solo per le attività di sbarco dei prodotti petroliferi, per una quantità massima di 150 petroliere da 100.000 TPL, secondo la richiesta a suo tempo formulata dalla società proponente che, sulla base delle allora necessità del gruppo, non prevedeva in quella epoca scenari commerciali di carico di prodotti petroliferi attraverso la Torre;
- la Torre Petrolifera è entrata in esercizio il 28 maggio 2001 ed ha consentito un immediato decongestionamento dell'attuale darsena petroli del Porto di Civitavecchia, permettendo di spostare i traffici petroliferi dalla Darsena Petroli, sita nel cuore del porto, all'esterno del porto stesso, in attesa della realizzazione della "darsena merci grandi masse" già autorizzata nell'ambito delle opere di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443, e compresa nel nuovo PRP di Civitavecchia, ma non ancora realizzata;
- dal decreto VIA 2613/1996 emerge che l'Autorità Portuale di Civitavecchia ha visto con favore la realizzazione del terminale, in attesa di un definitivo spostamento del traffico petrolifero verso la nuova darsena energetica, purché rimovibile al momento dell'entrata in pieno esercizio della nuova darsena energetica medesima;
- l'attività di caricazione di navi cisterna non necessita di alcuna modifica strutturale dell'opera già sottoposta con esito positivo alla procedura di V.I.A. e non incide sulla programmazione e pianificazione del territorio regionale, di cui al Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, al Piano Territoriale di Coordinamento, al Piano Territoriale Paesistico, al Piano Regionale dei Trasporti del Lazio, al Piano Preliminare di Coordinamento dei Porti e al Piano Regionale dei Parchi e delle Riserve;

VALUTATO CHE:

- la richiesta di autorizzazione per le attività di carico di navi cisterna muove dalle mutate condizioni del mercato locale dei prodotti petroliferi e dalle esigenze e strategie commerciali del gruppo che svolgono solo attività di servizi per conto terzi. L'importanza strategica che il terminale petrolifero di Civitavecchia ha rivestito per il rifornimento energetico nel sistema logistico dell'Alto Lazio (Darsena Petroli prima e Torre Petrolifera dopo) si è negli ultimi anni attenuata a causa delle scelte effettuate dai principali utenti ed in particolare dell'azzeramento dei consumi di olio combustibile da parte dell'ENEL per la Centrale di Torre Valdaliga Nord, in atto di riconversione a carbone, e della riduzione dei consumi di olio combustibile per la Centrale di Montalto di Castro, che utilizza prevalentemente il gas nel proprio ciclo produttivo.

Infatti, dopo l'entrata in esercizio della Torre Petrolifera (28 maggio 2001), il traffico petrolifero del porto di Civitavecchia si è ridotto di oltre il 50% mentre gli altri traffici sono in crescita. In particolare, la quantità di prodotti petroliferi scaricati è passata da 4.323.831 tonnellate del 2002 (primo anno di esercizio completo della torre) a 2.215.917 tonnellate del 2006, con una previsione per i prossimi anni di 1.680.000 tonnellate, ripartite tra gli utilizzatori ENEL: 900.000 t, ENI: 530 t, REPSOL ITALIA: 150 t e SARAS: 100.000 t;

- la riduzione dei traffici petroliferi era già contemplata negli scenari prefigurati nel

citato decreto VIA del 1996 che prevedeva un numero massimo di 150 navi/anno presso il terminale Italtipetoli, rispetto alle 257 navi rilevate nell'anno 1994, le 282 navi dell'anno 1996 e le 273 navi dell'anno 1997 di traffico petrolifero presso la darsena petroli del Porto di Civitavecchia; tale riduzione si prospettava ottenibile attraverso la razionalizzazione del traffico e il graduale ricorso a navi di taglia maggiore;

- nonostante i limiti di autorizzazione del terminale Italtipetoli consentirebbero teoricamente di far confluire fino a 15 milioni di tonnellate/anno di olio combustibile (150 petroliere da 100.000 TPL), il traffico petrolifero registrato dal sistema di controllo del traffico marittimo del paraggio di Civitavecchia ha raggiunto un massimo di 138 navi solo nell'anno 2002 (4.323.831 tonnellate);

relativamente al quadro di riferimento progettuale

PRESO ATTO CHE:

- la torre monormeggio di Civitavecchia è stata realizzata su un fondale di circa - 50 m, in posizione antistante la centrale ENEL di Torre Valdaliga Nord, a una latitudine di 42° 07' 27" N e una longitudine di 11° 43' 38" E;
- fino alla messa in esercizio della Darsena Grandi Masse, il terminale off-shore è l'unico punto di attracco di navi cisterna asservito al porto di Civitavecchia e, pertanto, non si determina un cumulo con altri progetti;
- il sistema logistico attuale dei depositi costieri di Civitavecchia interessati dalla movimentazione di prodotti petroliferi attraverso la Torre, da cui vengono soddisfatti parte dei fabbisogni di Roma, Fiumicino (aeroporto) e quelli dell'Alto Lazio e delle centrali ENEL, è costituito dai seguenti depositi collegati tra di loro ad esclusione del deposito ENEL, con oleodotti interni e tramite il nodo di smistamento degli oleodotti con la Torre Petrolifera:
 - ENEL, stoccaggio attuale di circa 150.000 m³, utilizzato ormai a servizio della centrale di Montalto di Castro, a cui è collegata tramite un oleodotto da 16";
 - PRAOIL (Gruppo ENI), stoccaggio di circa 140.000 m³ in area privata, collegato, tramite un oleodotto da 12", al Deposito PRAOIL di Ponte Galeria, a sua volta collegato con la Raffineria di Roma, il deposito ENI e la SERAM di Fiumicino;
 - COMPAGNIA ITALPETROLI (Gruppo Sensi), stoccaggio di circa 93.000 m³ in area demaniale, utilizzato per la distribuzione nell'Alto Lazio e per i bunkeraggi alle navi;
 - So.De.Co. (Gruppo Sensi), stoccaggio di circa 170.000 m³ in area privata, utilizzato per la distribuzione nell'Alto Lazio, assieme al precedente;
 - S.I.P.I.C. (Gruppo Sensi), stoccaggio di circa 95.000 m³ in area demaniale, attualmente utilizzato prevalentemente per servizi connessi con la gestione della Torre Petroli e per la depurazione delle acque industriali dei 3 depositi del Gruppo;

CONSIDERATO CHE:

- la Società Compagnia Italtipetoli dichiara che l'attività di caricazione di navi cisterna *non implica alcuna variazione strutturale dell'opera autorizzata con il Decreto di V.I.A. 2613/1996 e verrà ottenuta attraverso una semplice ridefinizione delle procedure operative secondo cui verrà gestito il terminale. Inoltre, non*

implica alcuna modifica dei piani di emergenza esistenti in quanto le problematiche relative alla prevenzione antinquinamento e antincendio sono analoghe sia per le attività di caricazione che di scarica delle navi cisterne;

- nel corso dell'istruttoria, la Società ha richiesto che dalle attività di caricazione dei prodotti petroliferi, per i quali si stava chiedendo la non assoggettabilità alla procedura di VIA, venisse escluso il carico delle benzine in quanto il progetto non prevede l'installazione di dispositivi di recupero dei vapori presso la Torre;
- nella documentazione prodotta non sono prospettati scenari di aumento della richiesta di prodotti petroliferi nell'area territoriale servita da Civitavecchia e gli eventuali maggiori volumi di prodotti introdotti nei depositi, a seguito dell'agevolazione all'attività commerciale richiesta dalla Società Compagnia Italtipetroli con la presente istanza di esclusione dalla VIA, potranno essere utilizzati solo mediante una spedizione via nave attraverso la Torre Petrolifera oppure attraverso l'oleodotto Praoil verso Roma, previa appositi accordi commerciali e, pertanto, non si ravvisano variazioni di traffico indotto sulla viabilità locale dalla possibilità di effettuare operazioni di carico dalla Torre;
- le operazioni di carico previste dalla società Compagnia Italtipetroli si attestano a un numero di circa 24 operazioni annue e pertanto tale attività potrebbe rientrare nel volume di traffico navale annuale autorizzato dal citato decreto VIA 2613/1996 che pone un limite di 150 navi annue da 100.000 TPL, anche in considerazione dell'attuale sottoutilizzo della torre che ha avuto un massimo utilizzo nel 2002, con un numero di 138 navi;
- la Capitaneria di Porto di Civitavecchia è dotata di un moderno sistema di controllo del traffico marittimo nel paraggio di Civitavecchia, realizzato a carico della società Compagnia Italtipetroli, come da prescrizione del decreto VIA 2613/1996;

VALUTATO CHE:

- l'istanza presentata dalla Società Compagnia Italtipetroli non fa riferimento a modifiche tecniche alle strutture in essere indirizzate all'esercizio delle attività aggiuntive di carico di navi cisterna e, pertanto, la presente istanza di esclusione dalla VIA non comprende alcuna valutazione di progetti o di opere ma piuttosto l'esame delle possibili alterazioni del contesto ambientale in cui dovranno essere svolte tali attività aggiuntive;
- non si prevede alcuna attività di cantiere;
- l'esercizio dell'attività di carico di navi cisterna non deve incidere sul numero totale di navi che possono operare annualmente presso il terminale, stabilito in 150 navi dal decreto VIA;
- come emerge nel citato decreto VIA e come constatato nel sopralluogo effettuato in loco, il terminale e le petroliere ad esso dirette, dislocati a Nord del paraggio di Civitavecchia, attualmente non interferiscono con le direzioni prevalenti delle navi in ingresso e in uscita dal porto di Civitavecchia;

relativamente al rischio di incidenti

VALUTATO CHE:

- non si prevede il caricamento di prodotti diversi da quelli già autorizzati per le operazioni di scarico e in particolare viene escluso, per il momento, il caricamento delle Benzine;
- l'attività di carico di navi cisterna attraverso la Torre non implica l'adozione di

modifiche dei piani di emergenza in essere in quanto le problematiche relative alla prevenzione antinquinamento e antincendio sono analoghe sia per le attività di caricazione che di scarica delle navi cisterna. Ciò è stato dimostrato anche dalla mancanza di variazioni al piano di emergenza adottato in occasione dell'operazione straordinaria di carico effettuata il 4 settembre 2006, e dalla relativa autorizzazione della Capitaneria di Porto di Civitavecchia n. 165/2006, rilasciata il 1° settembre 2006, che ha prescritto solo il rispetto delle vigenti disposizioni ai fini della prevenzione antinquinamento e antincendio;

- la società Compagnia Italtel ha programmato l'adeguamento del Regolamento Operativo per le operazioni del terminale petrolifero non appena sarà autorizzata, in maniera permanente, ad effettuare eventuali operazioni di caricazione attraverso la Torre;
- i rischi di incidenti previsti dalla Società Compagnia Italtel, provocati da sversamento di prodotti petroliferi, sono analoghi sia per le attività di carico che per quelle di scarico dei prodotti, in quanto strettamente connesse alla possibilità di perdita di un'attrezzatura o al verificarsi di un incidente e ciò a prescindere dalla direzione del flusso nelle condotte;
- le pressioni che si avrebbero nel sistema torre/manichette, durante la fase di carico, si prevedono inferiori a quelle tipiche delle fasi di scarico;
- il sistema è dotato del meccanismo del *break-away coupling*, come da prescrizione del citato decreto VIA, al fine di limitare lo spargimento del prodotto in mare in caso di accidentale strappo del cavo di ormeggio, mentre l'anello di protezione della torre, di elevata rigidità, è dotato di quattro gruppi di ammortizzatori capaci di assorbire l'energia di impatto conseguente ad eventuali contatti tra nave e torre (assorbimento di una energia di 300÷320 t x m con una reazione di circa 400÷420 t x m);
- il mantenimento della distanza tra nave e torre è facilitato dal sistema di ormeggio, che permette l'ormeggio di prua con la nave libera di ruotare e disporsi in relazione alla azione combinata del vento, del moto ondoso e delle correnti, mentre il servizio di tiro regolato, da un rimorchiatore che tiene la nave di pompa, impedisce che questa si avvicini alla torre;
- per quanto attiene gli eventuali rischi di collisione con navi in transito si rileva che il terminale è stato ubicato in una zona che non interferisce con le rotte di accesso o di uscita sia dal porto, sia dalla futura Darsena Energetico Grandi Masse, sia dalle rotte commerciali di transito lungo la direttrice Nord-Sud del Mar Tirreno. Le procedure operative delle manovre di ormeggio (avvicinamento sotto vento, a bassissima velocità con ausilio di pilota e rimorchiatore) sono idonee ad assicurare lo svolgimento delle manovre in completa sicurezza. Inoltre si evidenzia la netta individuabilità della torre da parte dei mezzi navali in transito che è dovuta in particolare:
 - o alla bassa frequenza delle nebbie nel paraggio di Civitavecchia che è trascurabile e dell'ordine di qualche ora l'anno;
 - o ai dispositivi di segnalazione luminosa (fanale) e sonora (nautofono) che assicurano, anche con condizioni di visibilità non ottimali, la perfetta individuazione delle strutture a mare;
 - o alla segnaletica luminosa delle manichette galleggianti che ne facilitano la localizzazione;
 - o alla documentazioni di ausilio alla navigazione e carte nautiche che

riportano la posizione delle opere a mare e delle aree interdette alla navigazione, all'ancoraggio e alla pesca;

- o alle regolamentari segnalazioni luminose della nave ormeggiata e alla presenza dei mezzi navali ausiliari (rimorchiatore e supply vessel);

relativamente al quadro di riferimento ambientale

CONSIDERATO CHE:

- l'attività di carico di navi cisterna non modifica gli impatti ambientali né le problematiche relative alla sicurezza individuate nel decreto VIA 2613/1996 per le attività di scarica e non comporta variazioni degli elementi di caratterizzazione resi con lo studio di impatto ambientale presentato dalla società medesima nel febbraio 1996;
- si tratta dell'esercizio di un'attività aggiuntiva a quella già autorizzata con il decreto VIA n. 2613 del 29/10/1996, che tuttavia non prevede alcuna modifica alle strutture e ai luoghi ove sono dislocati gli impianti interessati dalle attività di carico e scarico di prodotti petroliferi e non prevede incrementi del traffico portuale, rispetto a quello già autorizzato che si attesta alle 150 navi/anno;
- non si prevede l'utilizzo di risorse naturali aggiuntive a quelle già impiegate in fase di scarica delle navi cisterna, essendo l'acqua industriale, utilizzata a circuito chiuso, l'unica risorsa naturale necessaria sia per le operazioni di carico che di scarica;
- non si prevede la produzione di rifiuti;
- la documentazione esaminata e il sopralluogo effettuato in loco non hanno evidenziato mutamenti nelle condizioni ambientali per la fase di esercizio dell'infrastruttura rispetto a quelle già esaminate nel sopraccitato decreto VIA, fatto salvo un evidente miglioramento delle condizioni ambientali del Porto di Civitavecchia dovuto allo spostamento delle attività petrolifere dal Porto alla Torre Petrolifera;

per quanto riguarda la componente atmosfera

- la caratterizzazione meteomarina del paraggio coincide con quanto riportato nel decreto VIA 2613/96, rilevando venti "regnanti" provenienti dal II e IV quadrante, con frequenza rispettivamente di circa il 30% e il 20%, orientati prevalentemente secondo l'asse NW-SE, un'incidenza complessiva delle calme di circa il 23% e venti "dominanti", con intensità superiore ai 24 nodi, di modesta frequenza, provenienti principalmente dal III e IV quadrante, con frequenze rispettivamente di circa 0,9% e 0,7%;
- il sito risulta esposto agli eventi ondosi provenienti dal settore di traversia 130°/330°. Ai fini della agibilità del terminale marittimo le onde di altezza superiore a quelle significative, comprese tra 1 m e 3 m, presentano una frequenza rispettivamente del 16 e 0,2 per cento;
- le nebbie per il sito non rappresentano un fattore importante in quanto la frequenza è di circa 7 ore anno. I dati statistici indicano una persistenza della nebbia mai superiore a 9 ore e, nel 70% dei casi, inferiori alle 6 ore. Il terminale, comunque, oltre a essere dotato di nautofono che lo fa individuare sonoramente, è anche dotato di un racon che lo rende altamente visibile ai radar;
- fermo restando che il numero complessivo delle operazioni di carico o di scarico di prodotti petroliferi dovrà rimanere invariato rispetto a quello autorizzato nel decreto

VIA 2613 del 29/10/1996, pari a 150 navi/anno, l'attività di carico di navi cisterna, considerata quale sostituzione dell'attività di scarico, non provoca impatti aggiuntivi alla componente ambientale atmosfera dovuti alle emissioni delle navi;

- per quanto riguarda i rischi di combustioni o esplosioni legate ai prodotti petroliferi trasportati, la società Compagnia Italtroli rileva che le navi abilitate ad operare al terminale, come da prescrizioni contenute nell'ordinanza della Capitaneria di Porto di Civitavecchia n° 23/2001 del 12/04/2001 devono essere dotate di apposito impianto per la produzione di gas inerte al fine di eliminare pericoli di combustioni o esplosioni;
- inoltre, nei casi di necessità di conferire presso raffinerie autorizzate prodotti scaricati all'interno dei depositi costieri che non possono essere avviati all'immediato utilizzo per ragioni di perdita delle proprie caratteristiche qualitative, la possibilità di svuotare i depositi attraverso gli oleodotti nelle navi cisterna comporterebbe una riduzione del traffico veicolare nell'area portuale e periportuale, con conseguente riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici derivanti dal trasporto dei prodotti con autocisterne, tenuto conto che la capacità volumetrica massima di un'autocisterna è di soli 33m³ a fronte di una capacità volumetrica massima di una nave cisterna pari a 100.000 m³;

per quanto riguarda la componente suolo e sottosuolo

- la caratterizzazione dei fondali, nella fascia con profondità comprese tra 35 e 50 m, quella interessata dalla nave, rileva la presenza in superficie di limi argillosi e sabbia con affioramenti rocciosi isolati, circondati da aree con sedimento detritico grossolano; l'andamento del fondale marino, tra la torre e la costa, presenta una pendenza dell'1,5% tra la isobata di 50 m fino a quella di 35 m; da qui sale in maniera repentina, con una pendenza del 15%, fino alla isobata di 5 m per poi riprendere con una pendenza dell'1,5% fino alla costa;
- la Società rileva che gli impatti ambientali, di modesta entità, che hanno interessato la componente ambientale "suolo e sottosuolo" sono avvenuti solo nella fase di costruzione e posa degli oleodotti e della Torre Petrolifera. L'attività di caricazione delle navi che si richiede di autorizzare, dal momento che non occorre realizzare alcuna nuova struttura, non ha alcuna influenza sulla suddetta componente;

per quanto riguarda la componente ambiente idrico

- le correnti, legate alla circolazione generale del Mar Tirreno, hanno direzione parallela alla costa con frequenza del 50% verso NO e del 50% verso SE. La velocità media delle correnti superficiali è piuttosto modesta (circa 0,2 nodi) con punte massime inferiori a un nodo. Le correnti perpendicolari alla linea di costa possono ritenersi trascurabili;
- la piattaforma, ubicata in fondali di 50 m, è stata realizzata con una struttura estremamente trasparente (trasparenza 85 ÷ 90%) che non potrebbe influire sul regime idraulico;
- gli impatti legati alla risospensione dei sedimenti e all'aumento della torbidità delle acque, hanno interessato esclusivamente la fase di costruzione delle opere. I rischi di inquinamento sono teoricamente possibili (ed analoghi) solo nelle fasi di caricazione o di scarica delle navi cisterna in quanto i prodotti vengono trasferiti a mezzo di oleodotti e le stringhe di manichetta che collegano la nave alla

piattaforma sono a doppia tenuta. Quando non vi sono navi ormeggiate alla piattaforma tutto il sistema delle tubazioni è invasato con acqua industriale. Pertanto non sono stati rilevati rischi aggiuntivi per l'attività di caricazione delle navi, fermo restando il limite annuo delle operazioni complessive (150 navi/anno);

per quanto riguarda le componenti flora, fauna, ecosistemi

- le attività relative alle navi cisterna, sia che esse effettuino operazioni di discarica o di caricazione di prodotti petroliferi, non arrecano disturbi significativi agli organismi marini in quanto gli effetti sono riconducibili solo alla rumorosità dei motori delle imbarcazioni impiegate e della nave cisterna e consistono, sostanzialmente, nell'allontanamento temporaneo di alcune specie nectoniche dal campo di manovra delle imbarcazioni, limitatamente ai periodi di attività dei motori;
- l'impatto principale valutato nell'ambito del citato Decreto VIA 2613/1996 consiste nella posa delle condotte e nell'alterazione dei fondali lungo l'impronta fisica delle condotte medesime, anche con riferimento alla presenza di una prateria di Posidonia oceanica;
- ai fini della verifica dello stato dei fondali lungo le sealine, la Società ha consegnato la relazione del Prof. Eugenio Fresi del Dipartimento di biologia dell'Università di Roma Tor Vergata, relativamente allo "stato dei fondali come risulta da indagine video secondo quanto prescritto dal decreto autorizzativo del Ministero dell'ambiente n. 11658/ARS/DI/AP/DR, del 13.07.1999, rilasciato ex DM 24.01.1996, eseguita nel febbraio 2003, in ottemperanza alla richiesta della Capitaneria di porto di Civitavecchia del 23.10.2002, n. 18305/TEC".
- i dati raccolti dai rilievi effettuati (riprese con TV camera manuale e indagini ROV) sono stati confrontati con le registrazioni originali delle indagini ROV condotte a suo tempo su una striscia di fondale estesa dalla riva fino alla profondità di 51 m, come prescritto dalla procedura autorizzativa di cui al DM 24.01.1996, eseguita dal Dipartimento di Biologia dell'Università di Tor Vergata;
- le osservazioni ROV compiute nell'aprile 1999 avevano evidenziato, come aspetto ecologicamente rilevante, la presenza di una prateria di Posidonia oceanica estesa fra i -6 m e -11 m, caratterizzata da un basso livello di copertura (4/10 del fondale) e densità relative piuttosto esigue (tra 74 e 105 fasci/m²). Fatta salva qualche rara manifestazione di mattes di limitata ampiezza, la prateria presentava un tipico mosaico su roccia, con manto vegetale frammentario, in linea con quanto noto in letteratura. Infatti, anche i dati ancora più recenti, ottenuti dall'Autorità Portuale di Civitavecchia nell'ambito delle attività di monitoraggio, hanno dimostrato che gli insediamenti a Posidonia lungo il litorale tra S. Severa e il Lido di Tarquinia non evolvono se non raramente verso praterie vere e proprie;
- i dati raccolti hanno evidenziato:
 - una intensa colonizzazione da parte di organismi bentonici fino alla profondità di -7 e -8 m, ove la sealine corre in trincea con un mantello in pietrame di grossa pezzatura, e una copertura importante da parte di specie algali afferenti alle comunità superficiali di substrati duri, la cui consistenza già converge verso la struttura precedentemente esistente sui substrati in posto;
 - una intensa colonizzazione da popolamenti di fondo duro sul rivestimento cementizio dei tubi e soprattutto sulle strutture artificiali dei materassi SARMAC di protezione della sealine, dalla profondità di -8 m fino ai -15 m,

ove i tubi corrono appoggiati sul fondale, con elementi algali che possono riferirsi alla flora precoralligena presente sul substrato duro naturale adiacente. In questa porzione del tracciato si osservano sparsi ciuffi di *Posidonia oceanica*, con densità assolute dell'ordine dei 400-500 fasci foliari/m², come riportato anche nella relazione del 1999. Nessuno di questi insediamenti appare in qualche modo danneggiato o addirittura solo interessato dalla *sealine*.

- le conclusioni della relazione rilevano la mancata alterazione sia della natura fisica dei fondali sia delle comunità in posto e una indubbia colonizzazione in corso dei nuovi substrati. La presenza della *sealine* e dei materiali accessori, determinando in qualche caso una ritenzione di sedimento, sembra addirittura favorire l'insediamento di nuove piante, aiutando in tal modo eventuali operazioni di restauro ecologico dei fondali nelle immediate adiacenze del manufatto. Non si notano fenomeni regressivi di sorta in merito alle formazioni a *Posidonia oceanica*, anche per la realtà ecologica del sito che presenta un mosaico complesso di popolamenti di fondo duro all'interno dei quali si trovano disseminati popolamenti a *Posidonia* di modesta estensione, impostati su roccia e aventi densità e caratteristiche localmente variabili;

per quanto riguarda le componenti rumore e vibrazioni

- dal momento che resta invariato il numero complessivo annuo delle operazioni di carico e scarico di prodotti petroliferi, non si rilevano impatti aggiuntivi sulla componente ambientale rumore e vibrazioni dovuti alla presenza delle navi presso la torre, che peraltro utilizzano i motori a bassa potenza durante le operazioni. Gli effetti derivanti dall'attività di caricazione delle navi cisterna sulla componente ambientale rumore e vibrazioni sono legati all'attività delle pompe di cui è dotato il deposito costiero, che sostituiscono quelle della nave in esercizio durante l'attività di scarica. Anche se l'azione delle pompe dei depositi rientra nella normale operatività del sito industriale e i depositi stessi non sono inclusi nell'autorizzazione relativa al decreto VIA 2613/96, si è ritenuto importante analizzare i valori della rumorosità dei depositi costieri per verificare la generazione di eventuali impatti sull'ambiente circostante;
- ai fini della caratterizzazione acustica del sito interessato dai depositi costieri, la Società Compagnia Italtroli S.p.A. ha presentato una "relazione tecnica di Impatto Acustico per la valutazione dell'esposizione al rumore negli ambienti di lavoro e nell'ambiente esterno circostante il Deposito Costiero di Civitavecchia della ITALPETROLI S.p.A.", firmata da un tecnico competente in acustica; tale deposito confina con la strada Aurelia Nord, sul lato Nord ove è situato anche l'ingresso, con il deposito SIPIC per il lato Est, con la SEPORT per il lato Ovest e si affaccia sull'area portuale verso Sud. Le indagini fonometriche cui si fa riferimento in tale relazione tecnica sono state effettuate il giorno lunedì 10/07/2006, dalle ore 11.00 alle ore 14.00;
- successivamente, al fine di approfondire il clima acustico dei depositi costieri la Società Compagnia Italtroli ha trasmesso ulteriori relazioni tecniche di impatto acustico, analoghe a quella presentata precedentemente, relative ai depositi costieri di ITALPETROLI, SO.DE.CO. e CIPIC, firmate dal tecnico competente in acustica, e basate su indagini fonometriche effettuate il giorno di venerdì 22 giugno 2007, dalle ore 11.00 alle ore 14.00 e dalle ore 22.00 alle ore 24.00. Il

deposito SIPIC confina con l'Aurelia Nord per il lato Nord ove è situato anche l'ingresso, con il Cimitero Vecchio per il lato Est, con il Deposito della Compagnia Itaipetroli S.p.A. per il lato Ovest e affaccia sull'area portuale verso Sud, mentre il deposito SO.DE.CO ha l'ingresso sul fronte strada di Via Vinga Turci, sul lato Sud, accanto alla Ferrovia Roma Grosseto, e confina per il lato Est con un lotto di terreno incolto, per il lato Ovest con un Rudere in rovina e verso Nord-W con il Deposito PRAOIL S.p.A. Tutti gli insediamenti sono dotati di parete esterna di recinzione larga 40 cm ed alta 3 m;

- le indagini fonometriche sono state effettuate in conformità alla normativa vigente tenendo conto di tutte le sorgenti di rumore presenti nel deposito, costituite dalle pompe di distribuzione dei prodotti, dalle pompe di piazzamento dei prodotti, dalle pompe/contaltri della pensilina di carico delle cisterne e dal gruppo elettrogeno. Nelle ore diurne le potenziali sorgenti sonore sono sia le autocisterne che effettuano il carico sia le pompe asservite al deposito, mentre nelle ore notturne solo le pompe asservite al deposito;
- secondo il "Piano di classificazione in zone acustiche del territorio del Comune di Civitavecchia", approvato con determinazione Commissariale n. 271 in data 22/11/2005, i depositi ITALPETROLI e CIPIC ricadono in zona classificata come CLASSE V – Aree prevalentemente industriali, i cui valori limite di emissione - Leq in dB(A) sono 65 diurno e 55 notturno, mentre valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) sono 70 diurno e 60 notturno. I depositi PRAOIL e SO.DE.CO. ricadono invece in zona classificata come CLASSE VI – Aree esclusivamente industriali, i cui valori limite di emissione - Leq in dB(A) sono 65 diurno e 65 notturno, mentre valori limite assoluti di immissione - Leq in dB (A) sono 70 diurno e 70 notturno;
- il tecnico competente precisa che a fronte della campagna di misure svolte si è rilevato che non esistono abitazioni potenzialmente disturbate e che, inoltre, non esistono ricettori sensibili nella zona di influenza acustica dell'attività dei depositi;
- le misure fonometriche sono state effettuate, in assenza di recettori, in postazioni considerate rappresentative della realtà ambientale del luogo, durante le normali attività del sito industriale, in assenza di precipitazioni e di vento;
- le misure fonometriche effettuate il 10/07/2006 hanno rilevato livelli di rumore ambientale che oscillano tra i 65 dB(A), in prossimità della pensilina di carico, e i 49,5 dB(A), con 64,5 dB(A), in prossimità dell'ingresso sulla SS 1 – Aurelia, mentre le misure fonometriche effettuate il 22/06/2007, sia all'esterno del perimetro dei depositi che all'interno di essi, hanno rilevato livelli di rumore ambientale diurno che oscillano tra i 65,5 dB(A) e i 49,5 dB(A), con picchi di 70,5 dB(A) e 75,5 dB(A) lungo la SS 1 Aurelia, e livelli di rumore ambientale notturno che oscillano tra i 65 dB(A) e i 49,5 dB(A) con picchi di 65,5 dB(A) lungo la SS 1 Aurelia;
- le misure del livello di rumore residuo (Lr) lungo tutto il perimetro di confine dell'unità produttiva, ad altezza di un metro e mezzo dal pavimento, hanno evidenziato livelli particolarmente alti, dovuti all'alta percorrenza di veicoli pesanti lungo la SS 1 – Aurelia e alle attività antropiche circostanti. Le differenze registrate tra il rumore ambientale, con le macchine in funzione che simulano una normale situazione all'interno del deposito, e il rumore residuo, oscillano, nelle misurazioni del 10/07/2006, tra 0 e 2,5 dB, per il periodo diurno, e nelle misurazioni del 22/06/2007, tra 0 e 0,5 dB, sia per il periodo diurno che per quello notturno;
- le misure fonometriche effettuate a distanza di un metro dalle pompe di

trasferimento dei prodotti petroliferi hanno evidenziato, con riferimento ai depositi ITALPETROLI e CIPIC, i seguenti valori: per il periodo diurno, un livello di rumore ambientale L_a dB(A) pari a 81,00 e un rumore residuo L_r dB(A) pari a 75,5 e, per il periodo notturno, un livello di rumore ambientale L_a dB(A) pari a 81,00 e un rumore residuo L_r dB(A) pari a 65,5, mentre, con riferimento al deposito SO.DE.CO, i seguenti valori: per il periodo diurno, un livello di rumore ambientale L_a dB(A) pari a 71,00 e un rumore residuo L_r dB(A) pari a 65,5 e, per il periodo notturno, un livello di rumore ambientale L_a dB(A) pari a 71,00 e un rumore residuo L_r dB(A) pari a 55,5. Non sono state riconosciute componenti impulsive o tonali del rumore, pertanto non si è reso necessario utilizzare i fattori di correzione per i valori misurati;

- le simulazioni effettuate per calcolare il livello di emissione della sorgente, che hanno ipotizzato l'intera attività equivalente ad un'unica sorgente rumorosa con un livello di emissione pari alla somma dei livelli di emissione e ubicata alla posizione delle pompe, hanno rilevato un livello di emissione acustica delle sorgenti calcolato all'interno delle pareti dell'impianto pari a 58 dB(A) per i depositi ITALPETROLI e SPIC e pari a 46 dB(A) per il deposito SO.DE.CO. e un valore di emissione della sorgente all'esterno della parete perimetrale pari a 47 dB(A) per i depositi ITALPETROLI e SPIC e pari a 37 dB(A) per il deposito SO.DE.CO., che risultano inferiori ai limiti di cui alla tabella B del D.P.C.M. 14-11-1997 e del *Piano di classificazione in zone acustiche del territorio del Comune di Civitavecchia*;
- dalla certificazione del tecnico competente in acustica si evince che il contributo dei Depositi al livello di rumore ambientale è al di sotto dei limiti fissati dalla vigente normativa; con l'attuale configurazione della struttura ed il ciclo di lavoro esclusivamente diurno non sono consigliati interventi di mitigazione. Tuttavia, nel caso di eventuali lavorazioni notturne, viene consigliata l'installazione di pannelli fonoassorbenti adiacenti alle pompe;

per quanto riguarda la componente paesaggio

- la Torre Petrolifera si trova in un'area caratterizzata dalla frequente presenza di imbarcazioni mercantili in transito o ancorate in rada e pertanto la presenza di una nave ormeggiata alla torre, che effettua operazioni di caricazione o di scarica, non viene percepita come un elemento estraneo al paesaggio, essendo inserita in un contesto già caratterizzato in senso industriale e commerciale;

VALUTATO IN CONCLUSIONE CHE:

- per le attività di caricazione di navi cisterna non si rilevano impatti aggiuntivi dovuti al traffico delle petroliere, rispetto a quelli esaminati per le attività di scarico nell'ambito del decreto VIA n. 2613 del 29/10/1996, in quanto le operazioni di carico non sono aggiuntive ma si prevedono in sostituzione di quelle di scarico, all'interno del numero massimo delle operazioni ammesse dallo stesso decreto VIA, pari a 150 navi/anno;
- i principali impatti dovuti alla realizzazione dell'infrastruttura, come valutati dal sopraccitato decreto VIA, erano connessi alla fase di realizzazione delle opere, con particolare riferimento alla posa delle condotte sottomarine; in assenza di attività di cantiere e di lavori aggiuntivi non vengono identificati fattori che possano creare impatti aggiuntivi sulle componenti ambientali per la messa in esercizio dell'attività di carico di prodotti petroliferi;

- in particolare, la totale assenza di lavori aggiuntivi e della messa in opera di nuove strutture esclude qualsiasi impatto sulle componenti ambientali ambiente idrico, suolo e sottosuolo, flora, fauna, ecosistemi e paesaggio;
- non si rilevano impatti aggiuntivi sulla componente atmosfera, dal momento che il proponente ha escluso, per il momento, le benzine dalle attività di carico, in assenza di un impianto di recupero vapori installato sulla torre;
- gli impatti sulla componente ambientale rumore e vibrazioni sono connessi all'esercizio delle macchine nel sito industriale dei depositi costieri, che non rientrano nell'autorizzazione di cui al Decreto VIA 2613/96. Le relazioni tecniche di impatto acustico relative ai depositi, firmate dal tecnico competente in acustica, evidenziano la completa assenza di recettori influenzabili dalle attività dei depositi e un campo acustico dovuto alla viabilità pesante insistente sulla via Aurelia e, inoltre, affermano che l'inserimento delle attività svolte presso i depositi non apporta variazioni sostanziali all'attuale campo acustico né introduce attività rumorose rilevanti;
- tuttavia, il tecnico competente in acustica, nonostante non ritenga opportuni interventi di mitigazione con l'attuale configurazione della struttura ed il ciclo di lavoro esclusivamente diurno, consiglia di installare pannelli fonoassorbenti adiacenti alle pompe di trasferimento dei prodotti petroliferi, per il caso di eventuali lavorazioni notturne;
- tali misure di mitigazione acustica si rendono indispensabili in considerazione dell'inevitabile incremento delle ore di lavorazione delle pompe ai fini dell'attività di caricazione di navi cisterna, che potrebbe comportare anche la necessità di prolungare le attività nelle ore notturne;
- non si verificano impatti sulla componente socio-economica causati da interferenze con l'attività di pesca, in quanto non si prevede l'imposizione di nuovi vincoli nell'area, rispetto a quelli già perimetrati per la presenza della Torre e delle condotte sottomarine; anzi l'autorizzazione dell'attività di carico dei prodotti petroliferi potrà incidere positivamente sull'economia del settore petrolifero e dei settori dell'indotto;
- dalla messa in esercizio della Torre Petrolifera si registra un generale beneficio ambientale dovuto allo spostamento di tutte le attività petrolifere in una zona esterna al porto di Civitavecchia;
- gli impatti dovuti al traffico generato dallo spostamento delle autobotti di trasporto di prodotti petroliferi, attualmente valutati in circa 500.000 tonnellate annue per la fornitura locale, sono legati alla gestione dei depositi costieri preesistenti e non sono rientrati nella valutazione d'impatto ambientale della realizzazione della Torre Petrolifera e delle condotte sottomarine che ha permesso lo spostamento *off shore* di attività petrolifere già in atto attraverso la darsena Petroli del Porto di Civitavecchia;
- nonostante non si prevedano scenari commerciali che comportino la fornitura dei depositi attraverso autobotti con prodotti petroliferi destinati ad essere caricati su navi cisterna attraverso la Torre Petrolifera, si ritiene tuttavia opportuno escludere espressamente tale possibilità che, indirettamente, potrebbe provocare incrementi di traffico pesante sulla viabilità locale, con conseguenti impatti sulle componenti ambientali atmosfera, rumore e vibrazioni e salute pubblica che dovrebbero essere valutati in un'apposita procedura di VIA;

PRESO ATTO CHE

- con la documentazione fornita nell'ambito dell'istruttoria tecnica, la società *Compagnia Italtroli* ha dichiarato che nelle attuali prospettive commerciali non si ipotizza la caricazione di benzine attraverso la Torre Petrolifera, bensì di prodotti petroliferi come kerosene e gasolio; inoltre, in considerazione del fatto che il terminale non è provvisto di impianto per il recupero dei vapori ovvero di un sistema di combustione dei vapori, ha espressamente richiesto che l'esclusione dalla procedura di VIA venga riferita alle attività di caricamento dei prodotti petroliferi ad eccezione delle benzine;

TENUTO CONTO CHE

- l'autorizzazione all'esercizio della sola attività di scarico delle navi cisterna di cui al decreto VIA n. 2613/1996 è dovuta esclusivamente alla specificità della richiesta a suo tempo avanzata dalla società proponente, legata alle esigenze allora evidenziate dal Gruppo;
- l'autorizzazione estesa all'attività di carico di navi cisterna, fatti salvi i limiti imposti per il traffico marittimo delle navi, non è collegabile alla creazione di impatti aggiuntivi dovuti all'inversione della direzione del fluido nelle condotte sottomarine;

PRESO ATTO CHE

- la prescrizione i) del decreto VIA n. 2613 del 29/10/1996 rimanda al progetto della nuova darsena petrolifera del Porto di Civitavecchia la valutazione complessiva degli impatti ambientali, "al fine di una eventuale revisione del prescritto giudizio";
- il progetto del PRP di Civitavecchia dovrà contenere una valutazione complessiva degli impatti al momento dell'entrata in pieno esercizio della nuova darsena energetica del Porto di Civitavecchia, verificando la coerenza dell'utilizzo futuro della Torre Petrolifera;

PRESO ATTO ALTRESI' CHE

- con nota prot. 2818, del 20/02/2007 l'Autorità portuale di Civitavecchia, nel confermare che il termine della durata della concessione per la gestione del terminale è di 12 anni a decorrere dal giorno 11 maggio 2001, ha espresso parere favorevole all'esercizio delle attività di carico di navi cisterna attraverso la Torre Petrolifera, ritenendo che il limite complessivo delle 150 navi/anno, imposto dal Decreto VIA n. 2613/2006 come previsto dalla stessa Società *Compagnia Italtroli*, sia coerente con l'attuale assetto del Piano Regolatore Portuale di Civitavecchia, per il periodo transitorio fino alla messa in esercizio della Darsena Energetico Grandi Masse;
- tale parere favorevole è stato confermato dalla stessa Autorità Portuale con nota prot. n. 9248, del 29/06/2007;

Sulla base delle considerazioni e delle motivazioni espresse dalla Commissione VIA con il parere sopra riportato, la scrivente ritiene che le "attività di carico di navi cisterna presso la Torre Petrolifera di Civitavecchia" possano essere escluse dalla procedura di VIA ai sensi dell'art. 6 della L. 346/1996 a condizione che non vengano effettuate modifiche alle strutture e ai luoghi ove sono dislocati gli impianti esistenti e che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- 1) deve ritenersi esclusa l'attività di carico di prodotti petroliferi definiti come "benzine" ai sensi della lettera uu) dell'articolo 268 della parte V, Titolo I, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152;
- 2) per le attività di carico di navi cisterna e per tutte le fasi di esercizio del terminale devono essere rispettate tutte le prescrizioni contenute nel decreto VIA n. 2613 del 29/10/1996 previste per le attività di scarico;
- 3) deve restare invariato il limite complessivo delle operazioni delle navi cisterna in accosto al terminale, sia per le attività di scarico che per le attività di carico di prodotti petroliferi, pari a complessive 150 navi/anno, in quanto tale limite è ritenuto idoneo a non indurre fenomeni di congestione del terminale nel citato decreto VIA ed è ritenuto idoneo a permettere il rispetto delle condizioni di sicurezza per la navigazione dall'Autorità Portuale di Civitavecchia.
La Capitaneria di Porto di Civitavecchia, con le registrazioni del sistema di controllo del traffico marittimo, verificherà l'ottemperanza a tale prescrizione, dando comunicazione a questo Ministero qualora il predetto limite del traffico marittimo venisse significativamente superato;
- 4) non deve essere effettuato l'approvvigionamento tramite autobotti dei depositi costieri di Civitavecchia con prodotti petroliferi destinati ad essere successivamente caricati su navi cisterna attraverso la Torre Petrolifera, in quanto tale attività creerebbe impatti aggiuntivi sull'area portuale e periportuale che devono essere valutati con apposita procedura di VIA;
- 5) la messa in esercizio delle attività di carico di navi cisterna è subordinata all'aggiornamento del piano di emergenza per la difesa del mare, del piano dei controlli ispettivi e del Regolamento operativo per la movimentazione di prodotti petroliferi, nonché al rilascio delle necessarie autorizzazioni dalle autorità competenti per gli aspetti di sicurezza e per la disciplina e il controllo della navigazione;
- 6) gli interventi di mitigazione acustica previsti dal tecnico competente in acustica, che ha sottoscritto la Relazione tecnica di impatto acustico per la valutazione degli impianti in applicazione della legge 26/10/1995, n. 447, devono essere tali da garantire, all'esterno della zona di confinamento delle pompe di trasferimento dei prodotti petroliferi, il rispetto dei limiti di emissione previsti dal piano di zonizzazione acustica comunale per le classi di destinazione d'uso del territorio V (depositi ITALPETROLI e SIPIC) e VI (depositi SO.DE.CO. e PRAOIL), nonché il rispetto del criterio differenziale per la classe V;
- 7) la prescrizione n. 5 dovrà essere verificata, ai fini dell'ottemperanza, da parte del Ministero dell'Ambiente e del Territorio e del Mare; la prescrizione n. 6 dovrà essere verificata, ai fini dell'ottemperanza, da parte dell'ARPA Lazio.

Tanto si comunica per gli opportuni seguiti di competenza.

Il Direttore della Divisione III
Dott. Mariano Cirillo

Il Direttore Generale
Ing. Bruno Agricola