



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

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

**Parere n. 110 del 11 dicembre 2020**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><i>Verifica di ottemperanza</i></p> <p style="text-align: center;"><b>Impianto per il Condizionamento del Prodotto Finito (ICPF) da realizzarsi presso il sito ITREC di Trisaia in comune di Rotondella (MT) - Prescrizione 1.1.g del Decreto VIA n.94/2011</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 5643</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>SOGIN S.p.A.</b></p>

## **La Sottocommissione VIA**

**RICHIAMATA** la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 20 agosto 2019, n. 241 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

**PREMESSO** che:

- Con nota prot. 2020-SOGINCL-0049962 del 30/10/2020, la Società SOGIN S.p.A. ha presentato, ai sensi dell’art.28 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., domanda per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza alla **prescrizione n.1.1.g** impartite con il **decreto di compatibilità ambientale n.94/2011** relativo al progetto dell’Impianto per il condizionamento del Prodotto Finito – (ICPF) da realizzarsi presso il sito ITREC di Trisaia nel Comune di Rotondella (MT); la domanda è relativa alla fase di completamento dell’edificio deposito DMC3/DTC3 (allontanamento dei terreni derivanti dallo scavo fondazionale e completamento deposito);
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/90096 in data 04/11/2020;
- la Divisione con nota prot.n. MATTM/95322 del 19/11/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/3791 in data 19/11/2020 ha trasmesso, ai fini dello svolgimento dell’istruttoria tecnica di competenza, la domanda sopraccitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

**RILEVATO** che per il progetto in questione:

Con Decreto DVA/DEC/2011/000094 del 24/03/2011 il Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha espresso giudizio favorevole di compatibilità ambientale relativamente al “Progetto dell’Impianto per il Condizionamento del Prodotto Finito (ICPF)” da realizzarsi presso l’impianto ITREC, situato nell’area di disattivazione Sogin della Trisaia in Rotondella (MT).

***ID\_VIP 5643 Impianto per il Condizionamento del Prodotto Finito (ICPF) da realizzarsi presso il sito ITREC di Trisaia in comune di Rotondella (MT) - Prescrizione 1.1.g del Decreto VIA n.94/2011***

Come espressamente indicato nel Decreto ministeriale, l'impianto ICPF doveva essere realizzato entro cinque anni dalla pubblicazione del provvedimento di valutazione dell'impatto ambientale e quindi entro il 30/04/2016.

A causa di una serie di adempimenti tecnico-amministrativi da evadere prima dell'inizio dei lavori, le aree di cantiere sono state consegnate all'appaltatore solo nel maggio 2013.

Lo scavo delle prime opere di fondazione del Deposito DMC3/DTC3 è stato realizzato a partire da novembre 2014 e le terre prodotte sono state temporaneamente stoccate all'interno dell'area di cantiere autorizzate. Per tale motivo Sogin, con nota prot. 9863 del 15/02/2016, ha presentato apposita istanza per una richiesta di proroga della validità temporale del citato Decreto di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.). Detta proroga è stata concessa con DM n. 000101 del 27/04/2016, che ha spostato la data ultima per il completamento dell'opera al 31/08/2019.

Da novembre 2014 sono state completate le strutture di fondazione, e avviati i lavori di esecuzione delle strutture in elevazione dell'edificio Deposito. Quest'ultima attività si è protratta per circa due anni fino al fermo cantiere avvenuto a ottobre 2017, senza tuttavia arrivare al completamento delle strutture civili del Deposito stesso. In considerazione dei ritardi accumulati dall'appaltatore nell'esecuzione delle opere, a settembre 2017, Sogin ha proceduto alla definitiva risoluzione contrattuale con l'Impresa esecutrice dei lavori.

A causa di tali ritardi, Sogin con nota prot. 39422 del 19/07/2019 ha presentato ulteriore istanza per una richiesta di proroga della validità temporale del citato Decreto V.I.A.

Con il D.M. n.118 del 03/06/2020 i termini di validità del provvedimento di valutazione di impatto ambientale DVA-DEC-2011-94 del 24 marzo 2011, come modificati dal provvedimento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo DM\_2016-0000101 del 27 aprile 2016, ai sensi dell'art. 25, c.5 del D. Lgs 152/2006, sono prorogati fino al 31 dicembre 2024, fermo restando che restano valide tutte le prescrizioni nello stesso contenute.

Sogin ha pertanto ridefinito la strategia per il proseguimento dei lavori secondo le seguenti modalità:

- appalto per l'allontanamento delle terre derivanti dallo scavo fondazionale del Deposito DMC3/DTC3;
- appalto per il completamento delle opere per la realizzazione del Deposito DMC3/DTC3;
- appalto per la realizzazione dell'edificio di Processo ICPF.

Prima dell'inizio dei lavori di realizzazione dell'edificio Deposito, la Sogin ha presentato, con nota prot. 43200 del 03/12/2012, il documento NP VA 00564 rev00 al fine di ottemperare alla prescrizione 1.1g che richiedeva l'elaborazione di uno studio dei trasporti connessi alla fase di cantiere con l'individuazione puntuale dei siti di approvvigionamento dei materiali e/o di lavorazione e gli accorgimenti adottati per limitare ulteriormente gli impatti dovuti all'aumento della circolazione di mezzi in fase di cantiere, con particolare attenzione alla salvaguardia del SIC/ZPS "Bosco Pantano di Policoro e Costa Ionica foce Sinni" e dell'inquinamento atmosferico.

Tale verifica risulta ottemperata con determina prot. DVA/2013/0001772 del 23/01/2013. A seguito dell'aggiornamento della strategia per la realizzazione dell'ICPF, Sogin ha ritenuto necessario rielaborare lo Studio dei Trasporti a suo tempo presentato.

***ID\_VIP 5643 Impianto per il Condizionamento del Prodotto Finito (ICPF) da realizzarsi presso il sito ITREC di Trisaia in comune di Rotondella (MT) - Prescrizione 1.1.g del Decreto VIA n.94/2011***

Inoltre, Sogin con nota prot.n.0043198 del 03/12/2012 ha presentato, al fine di ottemperare alla prescrizione 1.1.a, il crono programma aggiornato.

Tale verifica risulta ottemperata con determina prot. DVA/2013/0001762 del 23/01/2013.

A seguito dell'aggiornamento della strategia per la realizzazione dell'ICPF, Sogin ha ritenuto necessario nel giugno 2020 rielaborare un nuovo Studio dei Trasporti (doc. Sogin NPVA 01679 rev.00), il cui procedimento di verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 1.1g si è concluso con esito positivo con la Determina direttoriale n. 262 del 01/09/2020.

A seguito dell'impossibilità di utilizzare tutti i siti di approvvigionamento/conferimento analizzati nel predetto documento, è stato trasmesso un nuovo documento che costituisce una revisione del suddetto studio, ed è oggetto della presente verifica di ottemperanza.

**Per quanto riguarda la prescrizione 1.1.g**

**RILEVATO** che:

- la prescrizione n. 1.1.g riporta:

*1.1 "Prima dell'inizio dei lavori, il proponente dovrà inserire nel progetto esecutivo da trasmettere all'ISPRA gli approfondimenti, conseguenti al diverso livello di progettazione, relativi a*

*g) uno studio dei trasporti connessi alla fase di cantiere con l'individuazione puntuale dei siti di approvvigionamento dei materiali e/o di lavorazione e gli accorgimenti adottati per limitare ulteriormente gli impatti, dovuti all'aumento della circolazione di mezzi in fase di cantiere con particolare attenzione alla salvaguardia del SIC/ZPS "Bosco pantano di Policoro e Costa Ionica foce Sinni" (IT9220055) e dell'inquinamento atmosferico imponendo:*

- 1. nei cantieri esclusivamente l'impiego di veicoli omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, veicoli muniti di filtri per il particolato muniti di attestato di superamento dei test di idoneità del VERT;"*
- 2. ai veicoli pesanti che verranno adottati per le attività di costruzione e transitanti sulla viabilità autostradale ed ordinaria il rispetto delle norme corrispondenti 'Euro4'.*

- la **documentazione trasmessa** con riferimento alla prescrizione è la seguente:

- Impianto ITREC di Trisaia - Impianto ICPF - DVA-DEC-2011-0000094 prescrizione 1.1.g - Studio dei trasporti connessi alla fase di cantiere – rev 01 del 30/10/2020;
- Allegato 1 NP VA 01679 – rev01;

**CONSIDERATO E VALUTATO** che:

- nell'ambito delle attività di cantiere previste nel sito ITREC di Rotondella (MT) per i lavori di completamento dell'edificio Deposito denominato DMC3/DTC3 di Trisaia sono stati individuati i siti di approvvigionamento/destinazione per le tre principali categorie di fornitura collegate all'esecuzione delle opere civili (calcestruzzo, conferimento materiale di risulta derivante dalle

demolizioni e dagli scavi, altre forniture per opere civili e impiantistiche) e caratterizzati i relativi percorsi utilizzati dai vari mezzi di trasporto che saranno impiegati;

- per la fornitura di calcestruzzo, i due impianti indicati nel precedente studio non hanno superato i test di validazione della ricetta cementizia e, pertanto, sono stati individuati cinque nuovi impianti di betonaggio; l'effettiva utilizzazione di ciascun impianto sarà definita in base alle esigenze logistiche ed operative del cantiere e agli esiti di validazione della ricetta cementizia, al momento in corso per uno di essi;
- per il conferimento dei materiali rinvenienti dalle demolizioni e da scavi, i siti già autorizzati sono stati integrati con un ulteriore impianto sito in Agro di Chiaromonte (PZ) in quanto, come indicato dall'appaltatore stesso, la capienza di uno degli impianti di conferimento autorizzati ad oggi risulta esaurita e gli altri impianti hanno drasticamente ridotto il numero di accessi, a seguito dell'adozione di specifiche misure di prevenzione rispetto alla diffusione del coronavirus (Covid-19);
- relativamente ai chilometraggi complessivamente percorsi dai mezzi per raggiungere i diversi siti di approvvigionamento/conferimento individuati, è previsto un aumento per quanto concerne la fornitura di calcestruzzo, passando da un valor medio di 21,35 km (su due siti) nella configurazione precedente a 39,56 km nella nuova configurazione (su cinque siti); per il conferimento dei materiali di risulta il chilometraggio medio è invece atteso in diminuzione, essendo che viene sostituito un sito distante 65,4 km (DT1) con un altro distante 55,4 km (DT1\*), fermi restando tutti gli altri; nessuna variazione è invece prevista per i trasporti associati alle altre forniture per opere civili e impiantistiche;
- i chilometraggi percorsi all'interno di aree protette risultano analoghi o superiori rispetto all'assetto precedente per quanto concerne la fornitura di calcestruzzo e il conferimento dei materiali di risulta; nessuna variazione è prevista per le altre forniture per opere civili e impiantistiche;
- a seguito della chiusura dell'impianto DT1 e della riduzione del numero di accessi per gli altri impianti, attualmente il numero di viaggi al giorno realizzabili è pari a 2/3. Pertanto, il successivo utilizzo dell'impianto DT1\* consentirà di allontanare il quantitativo massimo di materiale trasportabile per una durata inferiore rispetto ai 54-44 giorni lavorativi indicati;
- si può ritenere trascurabile il peso delle successive fasi di lavoro (montaggi meccanici, elettrici e di altri impianti), che richiedono solo alcune decine di transiti da/per il sito ITREC;
- i principali aspetti relativi alla gestione dei trasporti di cantiere, con riferimento ai potenziali disturbi sull'ambiente, possono essere riassunti nei seguenti punti:
  1. i mezzi pesanti impiegati per il trasporto su viabilità esterna al cantiere (autoarticolati, autocarri, autobetoniere) saranno conformi alla normativa "Euro 4" od "Euro 5" (laddove eventualmente previsto dai contratti in essere) e sottoposti a regolare manutenzione durante tutto il periodo di utilizzo;
  2. i mezzi di lavoro impiegati all'interno del cantiere saranno omologati secondo la direttiva 2004/26/CE (Fase IIIA o Fase IIIB) o, in alternativa, equipaggiati con filtri per il particolato muniti di attestato di superamento del test di idoneità VERT e sottoposti a regolare manutenzione durante tutto il periodo di utilizzo;
  3. per limitare la dispersione sulla viabilità esterna al cantiere di polveri sarà attiva una piazzola per il lavaggio ruote per tutti gli automezzi in uscita dal cantiere;
  4. l'attraversamento dell'area protetta ZSC/ZPS IT9220055 "Bosco Pantano di Policoro e Costa Ionica Foce Sinni" sarà limitato esclusivamente a un tratto di 0,8 km lungo la SS 106 Ionica (o complanare), percorso privo di alternative per raggiungere il cantiere da nord; nei percorsi individuati è stato invece escluso l'utilizzo della SS653 Sinnica nel tratto interferente con l'area ZSC/ZPS IT9220055 a favore di viabilità alternativa esterna alla zona protetta;

5. la circolazione dei mezzi da/verso l'esterno sarà sempre limitata alla normale operatività del cantiere (otto ore giorno per 5 giorni a settimana). Tutti i trasporti avverranno quindi al di fuori delle ore notturne;
  6. i volumi massimi di traffico da/verso il cantiere rappresentano circa il 3% del Traffico Giornaliero Medio dei veicoli pesanti transitanti sulla SS 106 Ionica in prossimità dell'area protetta ZSC/ZPS IT9220055 "Bosco Pantano di Policoro e Costa Ionica Foce Sinni";
  7. il flusso massimo giornaliero di traffico in esame, pari a 25 viaggi a/r al giorno, ha una durata significativamente inferiore all'arco dei due anni e mezzo previsti per il completamento delle attività di realizzazione dell'infrastruttura.
  8. i flussi massimi giornalieri di traffico prodotti dal cantiere di completamento del Deposito DMC3/DTC3 (25 viaggi a/r) generano emissioni orarie (PM10, NOx) in atmosfera pari al massimo circa il 4% di quelle, già stimate trascurabili, per la fase di cantiere analizzata nello Studio di Impatto Ambientale;
  9. durante tutte le attività di cantiere è garantito un monitoraggio costante della qualità dell'aria in ottemperanza alla prescrizione 1.1h. Risulta che il monitoraggio della componente atmosfera condotto durante le attività di picco individuate nel precedente Studio dei trasporti (NP VA 00564), che prevedeva volumi di traffico superiori a quelli oggi stimati, ha restituito concentrazioni di inquinanti ampiamente inferiori ai valori limiti previsti dalla normativa vigente.
- Sulla base delle considerazioni sopra esposte è possibile affermare che la pressione ambientale prodotta dall'insieme delle attività di trasporto analizzate, anche nella configurazione di picco individuata (25 viaggi a/r al giorno nei giorni di sovrapposizione temporale tra i trasporti per l'allontanamento delle terre prodotte dallo scavo fondazionale e per la realizzazione delle strutture in elevazione) risulta decisamente inferiore a quella già ritenuta compatibile nello Studio di Impatto Ambientale, rendendo possibile ritenere che i trasporti connessi alla realizzazione del Deposito DMC3/DTC3 non produrranno effetti apprezzabili sull'ambiente di riferimento.

### **CONSIDERATO TUTTAVIA che**

risulta un aumento dei chilometraggi complessivamente percorsi dai mezzi pesanti all'interno di aree protette, in linea con l'evoluzione tecnologica riscontrata nel settore veicolare si conferma l'invito a perseguire l'adozione di mezzi conformi a standard superiori all'Euro 4 (ovvero Euro 5 e Euro 6)

### **la Sottocommissione VIA**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

**esprime il seguente**

### **MOTIVATO PARERE**

In ordine alla verifica di ottemperanza alla prescrizione n. 1.1.g del decreto di compatibilità ambientale DVA-DEC-2011-94 del 24/03/2011 relativamente alla fase di completamento dell'edificio deposito DMC3/DTC3 (allontanamento dei terreni derivanti dallo scavo fondazionale e completamento deposito):

***la prescrizione ambientale n. 1.1.g è ottemperata per questa fase***

***ID\_VIP 5643 Impianto per il Condizionamento del Prodotto Finito (ICPF) da realizzarsi presso il sito ITREC di Trisaia in comune di Rotondella (MT) - Prescrizione 1.1.g del Decreto VIA n.94/2011***

La Coordinatrice della sottocommissione VIA  
Avv. Paola Brambilla

-

-