



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. 7 del 12 ottobre 2020

Progetto:	<p><i>Parere Tecnico</i></p> <p>Istanza di modifica prescrizioni lett. A) nn. 10, 17 e 19 del D.M. n. 173/2015</p> <p>ID_VIP: 5275</p>
Proponente:	<p>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale</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*”, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 luglio 2020 n. 77, e successivamente dall'art. 50, comma 1, lett. d), n. 2), del Decreto Legge 16 luglio 2020 n. 76 recante “*Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale*”, convertito con modificazioni con Legge 11 settembre 2020, n. 120;

- 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;

-l'art.5, comma 2, lettera e) del Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342;

- il prot. in ingresso al MATTM 0057964.24-07-2020 - del Presidente dell'ADSP triestina: “[ID: 4946] Decreto ministeriale n. 173 del 07.08.2015 – compatibilità ambientale delle opere previste dal “Piano Regolatore Portuale di Trieste – Richiesta di modifica prescrizioni. Pagamento contributo” per il quale è stata prevista la Costituzione del Gruppo Istruttore *ad hoc* “ADSP Mare Adriatico Orientale” determinata in data 27.08.2020.

PREMESSO che:

- Con Decreto VIA n. 173 del 7/08/2015, è stata determinata la compatibilità ambientale del Piano Regolatore Portuale di Trieste, a condizione che fosse ottemperata una serie di prescrizioni. Con nota n. 10903 del 17/10/2019, acquisita al prot. n. 27292 del 17/10/2019, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale ha presentato motivata istanza di modifica delle prescrizioni lett. A) nn. 10, 17 e 19 del citato Decreto, poste dalla Commissione tecnica VIA/VAS nel parere n. 1818 del 26/06/2015.
- Con Decreto VIA n. 173 del 7/08/2015 le prescrizioni previste includono la richiesta A) 1: “*Dovranno essere ottemperate tutte le richieste di prescrizioni, mitigazioni e compensazioni di cui alla delibera 808 del 30 aprile 2015 della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia*”.
- In ottemperanza a tali prescrizioni, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Porti di Trieste e Monfalcone, con nota n. 053/2019, acquisita al prot. 4697/DVA del 25/02/2019, ha presentato istanza di verifica di ottemperanza, di competenza regionale, alla prescrizione n. 1 della citata D.G.R. n. 808 del 30/04/2015, trasmettendo apposita documentazione.

- La documentazione era già stata precedentemente trasmessa anche alla Regione Friuli Venezia Giulia, la quale si è espressa in merito con parere n. 7854 del 15/02/2019, acquisito al prot. n. 3786/DVA del 18/02/2019.
- In tale parere, la Regione Friuli Venezia Giulia ha rappresentato che *“Tale prescrizione è suddivisa in una prima parte a carattere prevalentemente pianificatorio, in cui si richiede una previsione di interventi legati al miglioramento ambientale, ed una seconda parte di stampo meramente progettuale in cui vengono specificate modalità e tempistiche di attuazione degli interventi precedentemente pianificati [...]”*.
- In tale parere, la Regione Friuli Venezia Giulia ha rappresentato che altresì chiarito che *“Si ritiene che la documentazione presentata sia in linea con i principi dettati dalla prescrizione 1a del parere regionale 1076 di data 8 giugno 2015 allegato al decreto ministeriale di compatibilità ambientale n. 173 di data 7 agosto 2015, ma la prescrizione stessa può ritenersi solo parzialmente ottemperata per la parte a carattere meramente pianificatorio”*.
- L’Autorità competente, ai sensi dell’art. 28 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii, nel prendere atto di quanto espresso dalla Regione Friuli Venezia Giulia, ha comunicato all’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale - Porti di Trieste e Monfalcone, che la condizione ambientale n. 1 della suddetta D.G.R. n. 808 del 30/04/2015, è da ritenersi ottemperata con le precisazioni e le limitazioni riportate nel citato parere n. 7854 del 15/02/2019.
- A valle di detta approvazione l’Autorità Portuale di Trieste (adesso Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) ha dato avvio alla progettazione della prima opera del nuovo PRP: i lavori di ampliamento alla radice del molo VI, il cui progetto definitivo è stato inviato al Ministero dell’Ambiente in data 21.07.2017 con nota n. 6219/P.
- Successivamente, il progetto in parola è stato riveduto e corretto alla luce dei pareri espressi da ISPRA con nota n. 61280 del 11.12.2017 e successivamente con nota n. 22413 del 16.03.2018.
- Il parere ISPRA, il n. 8517 del 25.02.2019 rileva: *“La prescrizione sez. A n. 10 del decreto n. 173 del 07.08.2015 riporta: “prima di ciascun intervento dovrà essere effettuata la bonifica dell’area di intervento fino al raggiungimento dei Valori di Intervento. In merito alla specifica richiesta di ottemperanza in oggetto si precisa che l’intervento proposto non fornisce garanzie relativamente al fatto che il capping reattivo riesca a ridurre le concentrazioni dei contaminanti nei fondali al disotto dei Valori di Intervento definiti nel SIN di Trieste (approvati con Conferenza dei Servizi decisoria del 07.09.2006) e prevede la permanenza in situ di sedimenti pericolosi”*.
- La Commissione Tecnica VIA - VAS si è espressa con parere n. 3102 del 02/08/2019, nel quale ha ritenuto che *“i contenuti del parere ISPRA n. 8517 del 25.02.2019 non forniscono elementi che possano permettere il superamento del parere CTVA n.2692 del 23/03/2018”* ovvero che *“in pendenza del parere dell’ISPRA e della verifica di ottemperanza della prescrizione A)17 la prescrizione A)10 non è allo stato ottemperata”*.
- La commissione VIA nel proprio parere n. 1818 del 26.06.2015 (pag. 130/138 penultimo capoverso) ha *“preso atto che il progetto ritiene prevedibile l’assetto completo del PRP a partire dal 2030 e tenuto conto delle caratteristiche del progetto e del fatto che il presente parere riguarda una VIA integrata con i contenuti della VAS, ferma restando la validità senza limiti temporali del PRP, si ritiene di stabilire un periodo più lungo di quello normalmente previsto per la realizzazione delle opere, pari a 15 anni, ai sensi dell’art. 26, comma 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e smi”*.
- Con riferimento alla validità del decreto, fissata dallo stesso provvedimento in anni 5 dalla pubblicazione su G.U.R.I., con la medesima nota l’Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale ha evidenziato che la Commissione VIA, nel proprio parere n. 1818 del 26/06/2015 (pag. 130/138 penultimo capoverso) posto alla base del provvedimento medesimo, ha riportato che *“preso atto che il progetto ritiene prevedibile l’assetto completo del PRP a*

partire dal 2030 e tenuto conto delle caratteristiche del progetto e del fatto che il presente parere riguarda una VIA integrata con i contenuti della VAS, ferma restando la validità senza limiti temporali del PRP, si ritiene di stabilire un periodo più lungo di quello normalmente previsto per la realizzazione delle opere, pari a 15 anni, ai sensi dell'art. 26, comma 6, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e smi" ed ha pertanto richiesto che "il nuovo decreto che recepisce le modifiche richieste abbia una validità di almeno 10 anni".

- Con D.M. n. 106 del 26/05/2020, la validità temporale del D.M. n. 173 del 7/08/2015 è stata portata a 10 anni dalla data di pubblicazione sulla G.U.R.I.
- In data 16.07.2020 l'Autorità portuale ADSP ha comunicato, in riscontro alla nota n. 35611 del 18.05.2020, di aver provveduto al versamento dell'onere istruttorio per l'importo di € 233.065,75. Tale somma costituisce il 25% del versamento a suo tempo già eseguito quale onere istruttorio per la procedura congiunta di VIA VAS del PRP di Trieste.
- In data 31.08.2020 il MATTM con nota prot. n. CTVA RU I.0002611 trasmetteva alla Commissione tecnica VIA - VAS la documentazione acquisita, chiedendo di voler esprimere il proprio parere in merito alla richiesta avanzata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale di modifica delle prescrizioni lett. A) n. 10, 17 e 19 del D.M. n. 173/2015.

RILEVATO che

- Il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita al fine di fornire riscontro a quanto richiesto dalla Direzione in merito alla Relazione Tecnica del 21/04/2020 PROGETTO ADSP n. 1915 Prot. 0004059 - Piano Regolatore Portuale di Trieste Servizio di supporto al Responsabile del Procedimento inerente la procedura di modifica delle prescrizioni lett. A), nn.10, 17 e 19 del Decreto VIA n.173 del 7 agosto 2015 prodotta da ADSP.
- Il Prot. in ingresso al MATTM 0057964.24-07-2020 - del Presidente dell'ADSP triestina: "[ID: 4946] Decreto ministeriale n. 173 del 07.08.2015 – compatibilità ambientale delle opere previste dal "Piano Regolatore Portuale di Trieste" – Richiesta di modifica prescrizioni. Pagamento contributo.

PRESO ATTO

- Del Decreto ministeriale n. 173 del 07.08.2015 – compatibilità ambientale delle opere previste dal "Piano Regolatore Portuale di Trieste" Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale – Richiesta di proroga del decreto e modifica della prescrizione A10, A17 e A19.
- Del Piano Regolatore Portuale di Trieste [ID_VIP: 4524]. Verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. A) 1 del Decreto VIA n. 173 del 7/08/2015. Ottemperanza prescrizioni D.G.R. n. 808 del 30/04/2015.
- della nota del 11.03.2019 avente per oggetto: OGGETTO: [ID_VIP: 4524] Piano Regolatore Portuale di Trieste. Verifica di ottemperanza alla condizione ambientale n. A) 1 del Decreto VIA n. 173 del 7/08/2015. Ottemperanza prescrizioni D.G.R. n. 808 del 30/04/2015.
- del Documento prodotto dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale Prot. Gen.: 0010903 / P, del 17 ottobre 2019 - DVA.REGISTRO UFFICIALE.I.0027292.17.
- Che con nota n. 28397/DVA del 29/10/2019, il MATTM ha comunicato di non poter dare avvio all'istruttoria tecnica relativa alla richiesta revisione del quadro prescrittivo presso la Commissione Tecnica VIA - VAS, in quanto non era stata indicata alcuna proposta di nuova formulazione del testo delle prescrizioni e non era stato assolto l'onere istruttorio previsto dal Decreto direttoriale n. 47 del 2/02/2018 "Disposizioni concernenti le modalità di versamento degli oneri economici per le procedure di valutazione ambientale (VAS e VIA) di competenza statale e la relativa documentazione da presentare".

- Nelle more del perfezionamento dell'istanza di modifica del quadro prescrittivo, considerato quanto espresso dalla Commissione tecnica VIA - VAS in merito al periodo previsto per la ID Utente: 4286 ID Documento: CreSS_05-4286_2020-0096 realizzazione delle opere nel citato parere n. 1818 del 26/06/2015, con nota n. 15843 del 3/03/2020 la scrivente ha avviato l'iter per la rettifica del Decreto VIA in argomento, relativamente al termine di validità dello stesso.
- Con nota acquisita al prot. n. 30810 del 30/04/2020, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Orientale ha trasmesso una "relazione contenente l'esito degli approfondimenti tecnico-normativi espletati a supporto delle nuove prescrizioni proposte A10, A17 e A19 del decreto in oggetto", tuttavia non è stata trasmessa la ricevuta dell'avvenuto versamento dell'onere istruttorio.
- Che a seguito del parere n. 3102 del 02/08/2019 della Commissione Tecnica VIA - VAS, il Proponente dichiara che tale circostanza ha fatto venire meno i presupposti per il finanziamento comunitario di € 1.980.000,00 all'interno del piano di investimenti *Connecting Europe Facility, Adriatic MoS Up-graded Services* - Adri-Up, Azione numero 2015-EU-TM-0310-M.

DATO ATTO che

- il presente parere è basato sui documenti messi a disposizione della presente Commissione Tecnica VIA - VAS dalla Direzione competente del MATTM e qui sopra interamente citati.

CONSIDERATO che

- **La prescrizione A10** del decreto n. 173 del 07.08.2015 recita: "*Prima di ciascun intervento dovrà essere effettuata la bonifica dell'area di intervento fino al raggiungimento dei valori di intervento sito specifici per il Sito di Interesse Nazionale di Trieste, come stabilito dall'ISPRA, sia per la parte a terra che per la parte a mare, oppure dovrà essere applicato l'art. 5-bis per le attività di dragaggio e gestione dei sedimenti, previa caratterizzazione dei fondali al momento della realizzazione dell'opera, e, per tutti i lavori, dovranno essere fornite al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, le opportune indicazioni sulle esatte quantità dei materiali che verranno allocati in colmata e quelli da destinare a discarica, con l'individuazione del sito di destinazione finale, della capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata; la destinazione a discarica di materiali non contaminati dovrà essere l'ultima scelta possibile esaurite tutte le altre possibilità di gestione;*"
- **La prescrizione A17:** "[...] *la bonifica deve riguardare tutti i sedimenti caratterizzati da una concentrazione di contaminanti superiore ai limiti di intervento dettati da ISPRA, su tutti i livelli dei fondali; [...]*",
- **La prescrizione A19** recita: "*Tutti i sedimenti pericolosi (viola) dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata, sotto il controllo dell'ARPA Friuli Venezia Giulia; il conferimento in discarica di materiali di dragaggio non contaminati dovrà essere l'ultima opzione possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali di dragaggio in esubero o prevedendo il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica*".
- data la vastità delle opere di piano e il notevole sforzo economico e procedurale sostenuto dall'Autorità di Sistema per addivenire al decreto di compatibilità ambientale, il Proponente chiede che il nuovo decreto che recepisce le modifiche richieste modifichi le prescrizioni e abbia una validità di almeno 10 anni.
- il Proponente dichiara che, per quanto riguarda la parte a mare, l'obbligo della bonifica dell'area di intervento fino al raggiungimento dei valori di intervento sito specifici per il SIN di Trieste e conseguentemente l'esclusione di tecniche di intervento alternative sui sedimenti, comporterebbe "un incremento insostenibile dei costi con conseguente impraticabilità dell'intervento".

- il Proponente denuncia “la mancanza di un chiaro quadro normativo e procedurale di riferimento per le attività di bonifica dei sedimenti nelle aree a mare, in quanto il D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. regola, nella parte IV, le attività di bonifica delle sole aree a terra”.
- per tali motivazioni il Proponente chiede la revisione della prescrizione A)10 e conseguentemente delle prescrizioni A)17 e A)19.
- nella relazione tecnica prodotta dal Proponente si sostiene che “tali prescrizioni risultino impossibili da raggiungere nell’ambito generale del Piano Regolatore Portuale nell’eventualità di interventi per i quali la bonifica della parte a mare, intesa come rimozione dei sedimenti contaminati fino ai limiti di intervento ISPRA, comporterebbe:
 - a) impossibilità tecnica realizzativa dell’intervento (soprattutto nelle aree vicine alle banchine portuali);
 - b) incremento insostenibile dei costi;
 - c) elevato rischio di risospensione e diffusione della contaminazione durante la movimentazione dei sedimenti.
- Con riferimento alle tre prescrizioni di cui sopra il Proponente dichiara che “è necessario applicare soluzioni alternative alla bonifica con asportazione dei sedimenti, andandole a ricercare tra le varie tecnologie di messa in sicurezza che mirino ad isolare, marginare o trattare i contaminanti presenti nei sedimenti”.
- Con la Relazione tecnica predisposta da ADSP viene proposta la modifica delle prescrizioni prevedendo “la possibilità di applicare soluzioni alternative alla bonifica con asportazione dei sedimenti, preferendo lavorazioni di messa in sicurezza del sito tramite tecnologie di “comprovata efficacia” già impiegate in Italia e all’estero in situazioni simili, al fine di isolare, marginare o trattare i contaminanti presenti nei sedimenti, rendendoli non più biodisponibili. L’applicazione di tali tecnologie non risulta essere in contrasto con il quadro normativo vigente”.
- nel paragrafo **6.1.3 Prescrizione n°10- proposta di modifica:** il Proponente riporta (**parte modificata è evidenziata in grassetto e sottolineata**): **“Qualora per la parte a terra del Sito di Interesse Nazionale di Trieste fossero riscontrati livelli di contaminazione non accettabili per il sito di riferimento, ovvero vi fosse evidenza di superamento delle Concentrazioni Soglia di Contaminazione (CSC) specifiche per la destinazione d’uso dell’area (riportate nella Tabella I dell’Allegato 5 del Titolo V della Parte IV o pari ai valori di fondo), prima/nel corso di ciascun intervento dovrà essere effettuata la bonifica/messa in sicurezza dell’area di intervento fino al raggiungimento degli obiettivi di bonifica/messa in sicurezza definiti”.**
- **“Per la parte del Sito di Interesse Nazionale di Trieste a mare, qualora dalle caratterizzazioni ambientali effettuate vengano identificati rischi ecotossicologici e/o contaminazioni che potrebbero rendersi biodisponibili, è necessario effettuare degli interventi sui sedimenti che, compatibilmente con le esigenze portuali, garantiscano che la contaminazione venga ridotta/isolata/allontanata dall’ambiente marino e conseguentemente non risulti più biodisponibile; la tipologia di intervento sarà scelta sulla base delle esperienze e delle prassi riconosciute a livello nazionale e internazionale. Fermo restando quanto indicato precedentemente rispetto ai sedimenti contaminati, le attività di dragaggio e gestione dei sedimenti avverranno con l’applicazione dell’art. 5-bis, previa caratterizzazione dei fondali al momento della realizzazione dell’opera, e, per tutti i lavori, dovranno essere fornite al Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare le opportune indicazioni sulle esatte quantità dei materiali che verranno allocati in colmata e quelli da destinare a discarica, con l’individuazione del sito di destinazione finale, della capacità recettiva residua, traffico giornaliero indotto e rete viaria utilizzata; la destinazione a discarica di materiali non contaminati dovrà essere l’ultima scelta possibile esaurite tutte le altre possibilità di gestione. La scelta sulla modalità di gestione dei sedimenti contaminati dovrà essere valutata anche in funzione delle migliori tecnologie a costi sostenibili e in considerazione dei possibili effetti**

ambientali avversi legati ad una eventuale mobilitazione dei sedimenti che vedono particolari tipologie di contaminazione (es. Amianto)”.

- Che nel paragrafo **6.2.3 Prescrizione n. 17- proposta di modifica**, L'ADSP propone (**parte modificata è evidenziata in grassetto e sottolineata**): “I lavori di dragaggio in area SIN dovranno seguire le prescrizioni impartite dalla Direzione Generale per la Salvaguardia del Territorio e delle Acque del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, e devono essere eseguiti sotto il controllo dell’ARPA Friuli Venezia Giulia; durante tutto il corso dei lavori a mare, lo specchio d’acqua interessato dai lavori deve essere “conterminato” mediante la posa in opera di panne galleggianti munite di gonne, al fine di limitare l’intorbidimento della colonna d’acqua e lo spargimento di inquinanti; **gli interventi sui sedimenti contaminati, effettuati al fine della tutela ambientale ed ecologica, dovranno essere scelti sulla base degli effettivi livelli di contaminazione, con l’obiettivo di renderli non più biodisponibili o del raggiungimento di limiti di intervento specifici**; tutte le attività di movimentazione dei sedimenti contaminati devono comunque rispettare i principi di uno scavo ambientale, minimizzando gli impatti sull’ambiente circostante; eventuali acque di risulta del dragaggio dovranno essere gestite nel rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 152/2006 e successive modificazioni; nel Capitolato Speciale d’Appalto dovrà essere previsto l’obbligo, da parte dell’appaltatore, di utilizzare le tecnologie e le procedure di Piano Regolatore Portuale di Trieste Servizio di supporto al Responsabile del Procedimento inerente la procedura di modifica delle prescrizioni lett. A), nn.10, 17 e 19 del Decreto VIA n.173 del 7 agosto 2015 dragaggio indicate nel “Manuale per la movimentazione dei sedimenti marini” redatto da ICRAM-APAT nell’agosto 2006; l’ARPA Friuli Venezia Giulia dovrà verificare l’idoneità delle draghe alle modalità di dragaggio ambientale”.
- Che per quanto riguarda il paragrafo **6.3.3 Prescrizione n. 19- proposta di modifica (parte modificata è evidenziata in grassetto e sottolineata)**: “Tutti i sedimenti pericolosi **dragati** dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata, **previo eventuale trattamento in impianti autorizzati**, sotto il controllo dell’ARPA Friuli Venezia Giulia; il conferimento in discarica di materiali di dragaggio non contaminati dovrà essere l’ultima opzione possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali di dragaggio in esubero **secondo i vigenti vincoli normativi dettati dai decreti ministeriali** o prevedendo il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica”.

Che le risultanze dell’istruttoria indicano che

- Non appare giustificata l’affermazione del Proponente circa la mancanza di una normativa chiara di riferimento *procedurale per le attività di bonifica dei sedimenti nelle aree a mare, in quanto il D.Lgs. 152/2006, anche alla luce di:*
 - a) Decreto 15 luglio 2016, n. 172 (G.U. 6 settembre 2016 n. 208) - Regolamento recante la disciplina delle modalità e delle norme tecniche per le operazioni di dragaggio nei Siti di Interesse Nazionale, ai sensi dell’articolo 5-bis, comma 6, della legge 28 gennaio 1994, n. 84
 - b) Decreto 15 luglio 2016, n. 173 Regolamento recante modalità e criteri tecnici per l’autorizzazione all’immersione in mare dei materiali di escavo di fondali marini. (16G00184) (GU Serie Generale n.208 del 06-09-2016 - Suppl. Ordinario n. 40).
- nonché del combinato disposto dei due DM che permette una chiara individuazione delle modalità di caratterizzazione, modalità di trasferimento e criteri di conferimento del materiale dragato.
- l’esecuzione della bonifica dell’area in oggetto possono richiedere tempistiche rilevanti anche di 10 anni in funzione della tipologia di bonifica, tipologia e concentrazione dei contaminanti e volumi delle matrici da trattare.

- Che il principio precauzionale esclude la possibilità di interventi a carattere parziale o temporaneo inclusa la chelazione, immobilizzazione o altre tecniche di riduzione della biodisponibilità degli xenobiotici.
- Considerato che i casi di studio riportati nella Relazione del Proponente relativamente a Solidificazione/Stabilizzazione *in situ* (Fox River USA, per il Piombo; Hama River, Giappone) non appaiono assimilabili al caso specifico di competenza poiché riferiti ad ambienti fluviali, con tipologie di contaminanti prevalenti diverse da quelle di interesse nella presente valutazione.
- Nel citare il caso del *Clean Up* del Fox river la Relazione tecnica omette che la stessa include anche interventi di dragaggio per oltre 3,2 milioni di tonnellate (*Estimated volume of sediment dredged - 13,439 cubic yards - Estimated processed sediment produced - more than 3.2 million tons*; cfr Sito ufficiale <http://foxrivercleanup.com/project-update/>) che pertanto chiariscono come anche nei casi citati il *capping* non venga individuata come misura unica e sufficiente per operare la bonifica dei sedimenti fluviali.
- il testo utilizzato per la casistica ("*In Situ Treatment of Contaminated Sediments*", Jon Renholds, 1998) oltre a essere datato chiarisce che:
 - a) Il dragaggio con confinamento è una delle tecniche più sperimentate e ampiamente utilizzate per bonificare i sedimenti contaminati ("*dredging and confined disposal is one of the more established and widely used ways to remediate contaminated sediments*").
 - b) L'efficacia del trattamento *in situ* è quasi sempre minore del trattamento *ex situ* ("*The treatment efficiency of in situ treatment is almost always less than ex situ treatment*").
 - c) Mentre il trattamento *in situ* è considerato più conveniente delle tecnologie di rimozione, altri interventi *in situ*, come il "*capping*" o l'attenuazione naturale sono tipicamente meno costosi ("*While in situ treatment is considered more cost effective than removal technologies, other in situ remediations, such as in situ capping or natural attenuation, are typically less expensive*").
 - d) Tuttavia, il "*capping*" è una tecnologia di contenimento, non un trattamento ("*However, in situ capping is a containment technology, not a treatment*").
- lo sviluppo di nuove tecnologie rende oggi possibile la rimozione dei fanghi contaminati per aspirazione senza determinare o limitando significativamente la dispersione / ri-sospensione nell'ambiente circostante (e.g., sistema di aspirazione controllata dei fanghi per mezzo della pompa Pneuma System® operato dall'Autorità portuale di Livorno) "Relazione integrativa dello studio di impatto ambientale 20.10.2009".
- la mancanza di risorse economiche per effettuare la bonifica non rappresenta motivazione idonea alla modifica delle prescrizioni;
- appare inoltre evidente la mancanza di nuove evidenze scientifiche e/o tecnologiche intervenute tra il giorno del provvedimento (07.08.2015) e la presentazione della istanza di modifica delle prescrizioni (17.10.2019), atte a dimostrare in modo inequivocabile la necessità della modifica alle prescrizioni vigenti e l'efficacia e irreversibilità del trattamento di *capping* attivo qui proposto, essendo il fine primario della bonifica la qualità ambientale ed ecologica.
- con particolare riferimento alla **proposta di modifica della prescrizione A10 e A17**: la richiesta del proponente aumenta i margini di discrezionalità circa la tipologia e modalità di bonifica.
- l'eventuale approvazione del Piano dell'ADSP, in particolare per quanto riguarda il *capping attivo*, inteso come immobilizzazione/riduzione della biodisponibilità di contaminanti non rappresenta intervento di bonifica, poiché non riduce i livelli di contaminazione ma mira a ridurre l'effetto biologico ed ecologico.

- la biodisponibilità di molti contaminanti, a partire dai metalli pesanti (e.g., mercurio), in mare è mediata dai batteri con processi di metilazione che non vengono né possono essere inibiti dai trattamenti proposti, determinando effetti solo temporanei del trattamento, anche ove apparentemente efficaci.
- la letteratura scientifica riporta la risposta contrastanti circa l'efficacia degli interventi di *capping attivo*: “Le prestazioni del *capping* saranno diverse in base a processi quali corrente e flusso, acqua bassa o profonda, e acqua stagnante o corpi idrici in rapido movimento, ecc. La natura e l'entità dei rischi legati alla contaminazione dei sedimenti dipendono in gran parte dalle condizioni specifiche del sito. Tali condizioni includono la natura e il livello della contaminazione, le concentrazioni e la biodisponibilità di tali contaminanti e l'ampia gamma di processi (percorsi) attraverso i quali tali contaminanti contattano gli esseri umani e la fauna selvatica (*“the capping performance will be different based on processes such as current and flow, shallow or deep, and stagnant water or fast-moving water bodies, etc. The nature and magnitude of risks related to sediment contamination are largely dependent on site-specific conditions. Such conditions include the nature and level of the contamination, the concentrations and bioavailability of those contaminants, and the broad range of processes (pathways) by which those contaminants contact humans and wildlife.”*).

Bridges TS, Apitz SE, Evison L, Keckler K, Logan M, Nadeau S, Wenning RJ (2006) Risk-based decision making to manage contaminated sediments. Integr Environ Assess Manag 2:51–58. doi:10.1002/ieam.5630020110

- in un'area marina vista la continuità con le aree adiacenti al SIN e le correnti presenti un intervento limitato al solo *capping attivo* potrebbe non essere pienamente efficace e permanente determinando nel tempo un impatto significativo sulla qualità ambientale e la salute pubblica.
- interventi di *capping attivo* possono essere utili a ridurre la mobilità/biodisponibilità dei contaminanti fino a bonifica operata tramite rimozione dei fanghi o interventi *bioremediation in situ*, ma non sono sufficienti ad assicurare sicurezza e qualità ambientale del SIN in oggetto.
- con particolare riferimento alla **proposta di modifica della prescrizione A19**, si ritiene che la proposta di conferimento in discarica “**previo eventuale trattamento in impianti autorizzati**”, ove svolto, coerentemente con la prescrizione A17, sia potenzialmente utile alla riduzione dei volumi da conferire in discarica, e quindi ragionevole e giustificato anche rispetto al riferimento alla normativa vigente.

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 esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

Parere non favorevole alla modifica delle prescrizioni A10 e A17 del decreto n. 173 del 07.08.2015.

Si esprime altresì parere favorevole alla modifica della prescrizione A19 così riformulata:

A19 “Tutti i sedimenti pericolosi dragati dovranno essere smaltiti in discarica autorizzata, previo eventuale trattamento in impianti autorizzati, entrambi sotto il controllo dell’ARPA Friuli Venezia Giulia; il conferimento in discarica di materiali di dragaggio non contaminati dovrà essere l’ultima opzione possibile, esaminate le possibilità di riutilizzo dei materiali di dragaggio in esubero secondo i vigenti vincoli normativi dettati dai decreti ministeriali o prevedendo il preventivo passaggio in centro di recupero in alternativa alla discarica.”

per il Presidente Ing. Luigi Boeri
la Presidente f.f. ex art. 9, co. 1 D.M. n. 342/2017
Avv. Paola Brambilla