



La presente copia fotostatica  
 di N° 12 ..... fogli è conforme  
 suo originale.  
 Roma, li 27-04-2016 .....

DELLA I.U.  
 Commissione tecnica di verifica  
 dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS  
 Il Segretario della Commissione

**MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**

**COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO  
 AMBIENTALE - VIA E VAS**

Parere n. 2045 del 22/04/2016

<p><b>Progetto:</b></p>	<p><b>Terminale GNL di Brindisi</b>   <b>ID_VIP 2191</b>   <b>II<sup>a</sup> Verifica di ottemperanza alla prescrizione DEC-VIA</b>  <u><b>A.2.2 "Analisi di Rischio e Sicurezza"</b></u>  <b>di cui al Decreto di compatibilità ambientale</b>  <b>n.366 del 1 Luglio 2010</b></p>
<p><b>Proponente:</b></p>	<p><b>Brindisi LNG S.p.A.</b></p>

*Handwritten signatures and initials:*  
 - Top right: Multiple signatures and initials, including a large one that looks like 'M'.  
 - Middle: 'Lotto', 'M', 'G', 'F', 'U', 'P', 'S', 'W', 'L', 'U', 'M', 'S'.  
 - Bottom: 'S', 'B'.

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

**VISTO** il Decreto favorevole di compatibilità ambientale DVA-DEC-2010-366 dell'1/7/2010 relativo al progetto di realizzazione di un impianto di rigassificazione GNL in grado di movimentare annualmente 8 miliardi di Sm<sup>3</sup>, corrispondenti a 6 milioni di t/anno di GNL e opere connesse la cui ubicazione è prevista all'interno del porto industriale di Brindisi.

**RICHIAMATO** il Parere favorevole, con prescrizioni, della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS (d'ora in avanti CTVA), n.415 del 17/12/2009 su cui è basato il succitato Decreto DVA-DEC-2010-366 del 1/7/2010.

**RICHIAMATA** la prescrizione A.2.2. contenuta nel suddetto Parere n.415 del 17/12/2009:

### A.2.2) Analisi di rischio e sicurezza

*Dato che in fase di VIA sono state apportate modifiche progettuali che hanno comportato la ripubblicazione - tra le altre la diminuzione dell'altezza e l'incremento della larghezza dei serbatoi di GNL, l'utilizzo di navi gassiere da 180.000 t al posto delle precedenti navi da 145.000-165.000 t, la riduzione della lunghezza del molo, la nuova vasca di raccolta sversamenti di GNL e la presenza delle opere connesse - in fase di progetto esecutivo dovrà essere nuovamente integrato dalla CTR il NOF. Lo stesso NOF dovrà essere quindi sottoposto all'analisi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS al fine di accettare che non implichi varianti progettuali sostanziali.*

*Inoltre, quale requisito imprescindibile per la realizzazione dell'impianto in esame, per conformarsi alle prescrizioni contenute nel NOF emesso dal Comitato Tecnico Regionale della Puglia, potranno essere realizzati unicamente due serbatoi per lo stoccaggio GNL da 160.000 t cadauno.*

**RICHIAMATA** la precedente pronuncia CTVA espressa a riguardo della Verifica di Ottemperanza alla prescrizione A.2.2., con il Parere n. 1119 del 14/12/2012, con cui la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale:

- I) **RITIENE** la prescrizione A.2.2 ad oggi **NON ottemperata**, invitando il Proponente a presentare una più completa, adeguata ed esaustiva documentazione, con particolare riguardo a:
  1. le osservazioni formulate dal Proponente con nota BRLNG/PIO/prot.079/pf del 07.06.2012;
  2. le determinazioni dello stesso C.T.R. espresse con nota prot. n. 5333 del 28.05.2012;
  3. la completa documentazione esaminata dal CTR, nelle varie fasi che hanno portato ai diversi pronunciamenti formulati dallo stesso Comitato Tecnico Regionale;
  4. la qualifica puntuale del progetto trasmesso dal Proponente per l'ultima pronuncia NOF del CTR di giugno 2012, con particolare riguardo alla sua rispondenza con la documentazione progettuale presentata alla Direzione, e quindi alla scrivente Commissione, per le precedenti Verifiche di Ottemperanza (cfr. es. le Prescrizioni A.2.3) Interramento dei serbatoi e B.1g) Collegamento terraferma — colmata a mare).
  5. i chiarimenti circa la potenziale criticità legata Punto d) delle prescrizioni NOF giugno 2012 la cui interpretazione di "evitare la presenza di potenziali fonti di innesco mobili": potrà comportare problemi operativi, afferma infatti il Proponente, se si dovesse intendere il divieto ai mezzi di entrare in un'area potenzialmente soggetta a atmosfera infiammabile.
- II) **PUNTUALIZZA** che, con la formulazione del presente Parere, la Commissione si riserva comunque di effettuare nel merito la valutazione in ordine alle eventuali modifiche da apportare al progetto in conseguenza del NOF prot. DIR-PUG-8577 del 26.06.2012 e se queste siano tali da comportare la "verifica" di cui all'articolo 20 comma 1 lettera b) del D.Lgs.n. 4/2008.

**VISTA** la nota della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) Prot. DVA-2013-22257 del 30/09/2013, acquisita al Prot. CTVA-2013-3418 del 01/10/2013, con la quale riferisce della nota della società Brindisi LNG S.p.A. (d'ora in avanti Proponente) del 11/03/2013; in tale nota DVA inizialmente richiama gli atti prodotti in precedenza (ad ogni modo riportati nel presente Parere) poi sintetizza quanto sostenuto dal Proponente, così come di seguito riportato:

- con nota del 11/03/2013, acquisita al Prot. DVA-2013-6689 del 18/03/2013 il Proponente ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta in relazione ai soli punti 1 e 2, parte I, del Parere CTVA 1119/2012;

- relativamente al punto 3, parte I, del Parere CTVA 1119/2012, il Proponente rileva che, in virtù del principio di collaborazione tra Amministrazioni, il CTR Puglia dovrebbe fornire al MATTM quanto richiesto;
- relativamente al punto 4, parte I, del Parere CTVA 1119/2012, il Proponente specifica che i contenuti del documento *“Integrazioni al rapporto preliminare di sicurezza”* trasmesso al CTR Puglia il 12/04/2011, in ottemperanza alla prescrizione in oggetto risultano congruenti con il progetto definitivo del terminale redatto nel novembre 2010 (in adempimento delle prescrizioni di cui al Decreto VIA MATTM DVA-DEC-2010-366 del 1/7/2010); anche su questo punto, ad ogni modo, il Proponente fa osservare che è compito della DVA richiedere alla CTR Puglia la documentazione;

con tale nota DVA, inoltre, provvede a richieste direttamente al CTR, Comitato Tecnico Regionale c/o la Direzione Regionale dei Vigili del Fuoco della Puglia, la documentazione di cui al punto 3 del Parere CTVA n. 1119 del 14/12/2012;

infine, DVA richiede a CTVA *“...nelle more dell’acquisizione di tale documentazione la CTVA è pregata di avviare la propria attività istruttoria relativamente alla documentazione fornita dalla Società...”*.

**RICHIAMATA** anche la nota DVA-2012-0024392 del 11/10/2012, acquisita al prot. CTVA-2012-3642 del 11/10/2012, con la quale il Proponente ha trasmesso alla DVA:

- il provvedimento DIR-PUG Prot. 0008577 del 26/06/2012 relativo al rilascio di parere positivo di Nulla Osta di Fattibilità (NOF), ai sensi dell’art.21, comma 3 del D.Lgs 334/99, da parte del CTR Comitato Tecnico Regionale della Puglia (insediato c/o Ministero dell’Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco Direzione Regionale Puglia – Ufficio Prevenzione);
- le valutazioni del Proponente in merito alla fattibilità delle prescrizioni formulate dal CTR (documento D’Appolonia n. 06-359-A55 del 17/07/2012);

ai fini della verifica di ottemperanza della prescrizione A.2.2 *“Analisi di Rischio di Sicurezza”* di cui al sopra richiamato nel Decreto di compatibilità ambientale n.366 del 1 Luglio 2010.

**VISTO** il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante *“Norme in materia ambientale”* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 e dal Decreto Legislativo 29 Giugno 2010, n. 128.

**VISTO** il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 Settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale – VIA e VAS.

**VISTO** i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare Prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS.

**VISTO** il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n. 223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n. 248”* ed in particolare l’art. 9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale - VIA e VAS.

**VISTO** il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l’emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l’art. 7 che modifica l’art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90.

**VISTO** il Decreto Legge 6 luglio 2011, n.98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la*

stabilizzazione finanziaria ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis".

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale".

**RITENUTO** utile, in relazione al sopra richiamato Decreto di compatibilità ambientale ed in riferimento alla richiesta della Direzione citata in premessa, riassumere tutte le ulteriori valutazioni istruttorie finora espresse dalla Commissione circa l'impianto in questione.

**VALUTATO** che, al fine di facilitare la comprensione del susseguirsi dei complessi e articolati atti istruttori, risulta opportuno richiamare in sintesi gli oggetti dei procedimenti istruttori attivati e già conclusi e/o ancora in corso presso la CTVA sul progetto in questione, come appresso specificato:

N.	Nota di Attivazione	OGGETTO	Tipologia Procedimento	Proponente	Parere
1	DSA-2008-05456 del 26/02/2008 (CTVA-2008-0793 del 28/02/2008)	Terminale GNL di Brindisi	Istruttoria VIA	Brindisi LNG S.p.A.	DVA-DEC-366 del 1/7/2010
2	DVA-2010-23562 del 05/10/2010 (CTVA-2010-3432 del 05/10/2010)	Richiesta chiarimenti dal MiSE	Parere Art. 9 DM 150/2007	Ministero dello Sviluppo Economico	n. 641 18/02/2011
3	DVA-2010-24678 del 15/10/2010 (CTVA-2010-3578 del 18/10/2010)	Parere preliminare sulla Verifica di Ottemperanza	Parere Art. 9 DM 150/2007	Brindisi LNG S.p.A.	n. 683 08/04/2011
4	DVA-2011-01235 del 21/01/2011 (CTVA-2011-0154 del 24/01/2011)	Osservazioni dell'AGCM (Prescr. A.1 e A.4.1)	Parere Art. 9 DM 150/2007	AGCM	n. 687 15/04/2011
5	DVA-2011-07147 del 25/03/2011 (CTVA-2011-1104 del 28/03/2011)	Osservazioni dell'AEEG (Prescr. A.1 e A.4.1)	Parere Art. 9 DM 150/2007	AEEG	n. 713 20/05/2011
6	DVA-2011-02917 del 09/02/2011 (CTVA-2011-0376 del 10/02/2011) DVA-2011-08356 del 06/04/2011 (CTVA-2011-1308 del 07/04/2011) GAB-2011-15926 del 24/05/2011 (CTVA-2011-1958 del 24/05/2011)	Riesame del Parere 415 del 17/12/2009	Parere Art. 9 DM 150/2007	Brindisi LNG S.p.A.	n. 814 25/11/2011
7	DVA-2011-11329 del 11/05/2011 (CTVA-2011-1775 del 12/05/2011)	Progetto di interrimento dei serbatoi di gas naturale liquefatto e Ottemperanza per la prescrizione A.2.3 "Interrimento serbatoi"	Verifica di Assoggettabilità	Brindisi LNG S.p.A.	n. 829 02/12/2011
8	CTVA-2011-3652 del 21/10/2011	Terminale GNL di Brindisi Verifica di Ottemperanza per le prescrizioni DEC-VIA A.2.7 "Fondazioni serbatoi" A.2.8 "Rischio sismico" A.2.12 "Isolamento idrogeologico" A.5 "Dismissione impianto"	Verifica di Ottemperanza	Brindisi LNG S.p.A.	n. 830 02/12/2011
9	DVA-2011-27117 del 27/10/2011 (CTVA-2011-3747 del 27/10/2011)	Terminale GNL di Brindisi - prescrizioni A.1. e A.4.1 - valutazioni in merito alla proposta di compensazioni ambientali	Parere Art. 9 DM 150/2007	Brindisi LNG S.p.A.	n. 841 15/12/2011

N.	Nota di Attivazione	OGGETTO	Tipologia Procedimento	Proponente	Parere
10	DVA-2011-303495 del 2/12/2011 (CTVA-2011-4324 del 5/12/2011)	Richiesta informazioni Commissione Europea (Caso EU Pilot 2702/11/ENVI)	Parere Art. 9 DM 150/2007	Presidenza Consiglio dei Ministri /UE	n. 850 13/01/2012
11	DVA-2012-0010613 del 04/05/2012 (CTVA-2012-0001605 del 7/05/2012)	Terminale GNL di Brindisi – Proposta di compensazioni ambientali per le prescrizioni DEC-VIA A.1. e A.4.1 – in conformità ai Pareri CTVA n.687/2011, n.713/2011 e n.841/2011	Parere Art. 9 DM 150/2007	Brindisi LNG S.p.A.	n. 1091 del 16/11/2012
12	DVA-2012-0012077 del 21/05/2012 (CTVA-2012-1807 del 22/05/2012)	Terminale GNL di Brindisi – Verifica di Ottemperanza per la prescrizione DEC-VIA A.2.1. “Salute”	Verifica di Ottemperanza	Brindisi LNG S.p.A.	n. 1118 del 14/12/2012
13	DVA-2012-24392 del 11/10/2012 (CTVA-2012-3642 del 11/10/2012) DVA-2013-22257 del 30/09/2013 (CTVA-2013-3418 del 01/10/2013)	Terminale GNL di Brindisi – Verifica di Ottemperanza per la prescrizione DEC-VIA A.2.2. “Analisi di rischio di sicurezza”	Verifica di Ottemperanza	Brindisi LNG S.p.A.	I° Parere n.1119 del 14/12/2012 <b> Oggetto del presente II° Parere</b>
14	DVA-2012-0022775 del 21/09/2012 (CTVA-2012-3361 del 24/09/2012)	Terminale GNL di Brindisi – Verifica di Ottemperanza per le prescrizioni DEC-VIA A.2.9 “Aree di cantiere” e A.2.18 Riutilizzo delle frigorie”	Verifica di Ottemperanza	Brindisi LNG S.p.A.	n. 1393 del 13/12/2013

**RICHAMATO** che il Decreto DVA-DEC-2010-366 dell'1/7/2010 di compatibilità ambientale è condizionato all'ottemperanza delle seguenti prescrizioni, formulate dalla Commissione CTVA nel parere n. 415 del 17/12/2009, dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali (d'ora in avanti MiBAC) e dalla Regione Puglia, come poi di seguito descritto:

**“A) Prescrizioni della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, di cui al Parere CTVA n. 415/2009**

**A.1) Limitazione alla importazione ed alla produzione:**

La capacità del terminale è limitata a 8 GSm<sup>3</sup> come media annua (Metro cubo standard, Unità di misura di volume del gas). Qualunque incremento di produzione dovrà essere assoggettato necessariamente a nuova procedura di VIA.

In considerazione delle forti emissioni dagli impianti industriali presenti nell'area, anche a titolo di compensazione ambientale il GNL importato e rigassificato dall'impianto sia limitato alla Miscela Leggera (così come definita nel SIA). Qualora le condizioni di monitoraggio della qualità dell'aria in area vasta lo dovessero richiedere, al fine di ridurre le emissioni in atmosfera da parte degli utenti che utilizzano gas naturale, la Regione potrà imporre che, specificatamente per quanto riguarda la concentrazione di zolfo totale, vengano imposti limiti tecnicamente ed economicamente sostenibili inferiori a quelli riportati nel SIA di 71 mg/Sm<sup>3</sup>.

**A2) In fase di progetto esecutivo e comunque prima dell'inizio dei lavori**

**A.2.1) Salute**

Prima dell'inizio dei lavori, in accordo con le autorità competenti e con spese a carico del Proponente, dovrà essere redatto uno studio per l'identificazione delle possibili condizioni di esposizione, delle comunità potenzialmente coinvolte, ai rischi per la salute che derivino dalle attività necessarie alla cantierizzazione (inclusi gli eventuali dragaggi) ed all'esercizio dell'impianto (includendo anche gli eventuali composti, derivati dagli antivegetativi utilizzati nelle acque di raffreddamento, che possano entrare nel ciclo

alimentare). Tale studio dovrà prevedere, nelle successive fasi di cantierizzazione ed esercizio dell'impianto stesso, anche un monitoraggio teso alla valutazione dei rischi effettivi ed alla determinazione delle eventuali misure di mitigazione degli stessi.

#### A.2.2) Analisi di rischio e sicurezza

Dato che in fase di VIA sono state apportate modifiche progettuali che hanno comportato la ripubblicazione — tra le altre la diminuzione dell'altezza e l'incremento della larghezza dei serbatoi di GNL, l'utilizzo di navi gasiere da 180.000 t al posto delle precedenti navi da 145.000-165.000 t, la riduzione della lunghezza del molo, la nuova vasca di raccolta sversamenti di GNL e la presenza delle opere connesse — in fase di progetto esecutivo dovrà essere nuovamente integrato dalla CTR il NOF. Lo stesso NOF dovrà essere quindi sottoposto all'analisi della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale — VIA e VAS al fine di accettare che non implichi varianti progettuali sostanziali.

Inoltre, quale requisito imprescindibile per la realizzazione dell'impianto in esame, per conformarsi alle prescrizioni contenute nel NOF emesso dal Comitato Tecnico Regionale della Puglia, potranno essere realizzati unicamente due serbatoi per lo stoccaggio GNL da 160.000 t cadauno.

#### A.2.3) Interramento dei serbatoi

Qualora a seguito delle prescrizioni del MiBAC, relative all'abbassamento della quota massima dei serbatoi fino a 31 m sul livello medio mare, si dovesse rendere necessario il parziale interrimento dei serbatoi, le attività di scavo e movimentazione terre:

- a) nel caso in cui le predette attività dovessero interessare unicamente i materiali della colmata già realizzata, tali materiali dovranno essere utilizzati per il completamento della colmata stessa;
- b) nel caso in cui le predette attività dovessero interessare materiali in posto sottostanti la colmata già realizzata, il progetto di utilizzo dei materiali per il completamento della colmata e di conferimento dei materiali inquinati a discarica o a vasca di colmata confinata, corredato dallo studio d'impatto ambientale, dovrà essere sottoposto a Verifica di Assoggettabilità a VIA, con particolare riguardo al progetto di scavo, caratterizzazione delle terre in conformità alle procedure previste per i SIN.

#### A.2.4) Piano di Sicurezza Portuale: piano di sicurezza interno per l'utilizzo del pontile e piano di emergenza esterno

Le modalità di utilizzo del pontile di progetto per la movimentazione delle navi gasiere verranno definite nell'ambito del Piano di Sicurezza Portuale della Capitaneria di Porto. Dovrà essere redatto un piano operativo di sicurezza interno per l'utilizzo del pontile, componendo tutti gli aspetti connessi alle modalità di utilizzo del pontile stesso anche in considerazione di eventi potenziali, quali avarie occorrenti ai rimorchiatori o rottura dei cavi di rimorchio durante le manovre delle navi.

Dovrà, altresì, essere fatta esplicita richiesta di aggiornamento del Piano di Emergenza Esterna in modo che tale piano includa anche l'impianto in progetto.

#### A.2.5) Autorità di Bacino

Il Proponente dovrà ottenere il parere positivo dell'Autorità di Bacino per il progetto e le relative opere connesse, conformandosi a tutte le prescrizioni indicate in tale parere. A tal fine dovrà produrre tutta la documentazione richiesta da tale autorità.

Qualora per ottemperare alle prescrizioni dell'Autorità di Bacino fosse necessario variare il progetto presentato in questa sede, tali varianti dovranno essere assoggettate a verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA.

#### A.2.6) Sversamenti accidentali per il cantiere a mare

Si prescrive la redazione di un piano di prevenzione e di emergenza da concordare anche con le autorità preposte al controllo ed agli interventi di disinquinamento, relativamente al pericolo di sversamenti accidentali durante le operazioni di cantiere a mare.

#### A.2.7 Fondazione dei serbatoi: studio su caratteristiche dei terreni, della falda e delle valutazioni di rischio sismico

Per quanto riguarda la progettazione dell'opera, ed in particolare delle fondazioni dei serbatoi, dovrà essere effettuato uno studio sismico, ai sensi dell'ordinanza OPCM 3274 del 2003.2003 "...criteri generali per la classificazione sismica ...", dell'analisi dinamica delle strutture nel loro complesso che tenga conto non solo dell'interazione tra le strutture ed il terreno di fondazione (effetto di sito), ma anche tra struttura e fluido contenuto al suo interno. In tal senso, si prescrive che sia definita la scelta progettuale con specifico esplicito riferimento alle caratteristiche dei terreni, della falda e delle valutazioni di rischio, anche rispetto al potenziale di liquefazione dei terreni sottostanti la colmata.

#### A.2.8) Studio complessivo di rischio sismico e di onde anomale

Per quanto riguarda il rischio sismico in generale e le onde anomale in particolare, anche quelle non concomitanti con eventuali sismi locali, si dovranno individuare puntualmente le caratteristiche costruttive da adottare e poi attuare in fase di realizzazione per rispondere accuratamente ad ogni possibile sollecitazione (anche relativamente a fenomeni erosivi) con coefficienti di sicurezza adeguati al grado di pericolosità dell'impianto.

#### A.2.9) Individuazione aree di cantiere

Si prescrive di redigere un progetto di individuazione delle aree di cantiere, concordate anche con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, necessarie alla realizzazione di tutti gli interventi progettuali ricompresi nel presente procedimento, incluso le aree che dovranno essere occupate per le fasi di dismissione degli edifici o impianti da smantellare, per la realizzazione di tutte le infrastrutture dell'impianto, del metamodotto ed elettrodotto di collegamento alle rispettive reti nazionali, nonché delle opere di compensazione ambientale.

#### A.2.10) Caratterizzazione dei terreni in tutte le aree di pertinenza dell'impianto e Piano di gestione "terre e rocce da scavo"

Si prescrive che in fase di progettazione esecutiva siano definite le caratteristiche dei terreni, dei fluidi e dei materiali presenti, effettuando in accordo con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed ARPA Puglia una nuova specifica caratterizzazione, sia superficiale che fino ad adeguata profondità di tutte le aree sia marine che terrestri di pertinenza dell'impianto incluso quelle relative alla colmata già realizzata ed al fondale sottostante la stessa, alle aree di cantiere ed alle opere connesse, con un intervallo di campionamento adeguato a dimensionare correttamente i flussi di materiali e di rifiuti che dovranno essere gestiti in fase di cantiere. Tale caratterizzazione dovrà essere estesa anche a tutto lo specchio di acqua attorno alla colmata (inclusendo le aree di manovra della navi). A seguito della nuova caratterizzazione dovrà essere definito un piano di smaltimento dettagliato con le necessarie quantificazioni dei rifiuti, in particolare degli idrocarburi e dei fluidi di pulizia misti acqua/idrocarburi, dei materiali contenenti amianto, dei rifiuti da demolizione e metallici, nonché degli eventuali terreni contaminati. In particolare dovrà il Piano dettagliato di smaltimento identificare:

- le aree contaminate o potenzialmente contaminate come definito dall'art. 240 del D.Lgs. 152/06;
- le aree contaminate oggetto di interventi di bonifica, messa in sicurezza è messa in sicurezza permanente;
- le aree con superamenti di CSC (concentrazioni soglia di contaminazione), con caratterizzazione del sito e relativa specifica analisi di rischio (v. l'indagine preliminare di cui al comma 2 e successivi dell'art. 242 - Procedure operative ed amministrative- D.Lgs. 152/06).

In relazione ai necessari scavi e movimenti terra per la realizzazione delle opere, dovranno essere definite preliminarmente le modalità di riutilizzo o meno delle terre in base al regime norma per la loro gestione (se "terre e rocce da scavo" o "rifiuti"). Qualora si tratti di "terre e rocce da scavo" dovrà essere redatto lo specifico piano di gestione, ai sensi della normativa vigente in relazione alle novità introdotte dal Decreto Legislativo 4/2008. Dato che al momento il Proponente non ritiene di dover effettuare dragaggi, eventuali dragaggi che risultassero necessari dovranno essere comunque sottoposti a procedura di verifica di VIA.

#### A.2.11) Interferenza con gli acquiferi

In aggiunta ai dati recuperabili in bibliografia, in collaborazione con ARPAT Puglia dovranno essere localizzati e realizzati un minimo di 10 sondaggi stratigrafici di cui almeno 4 profondi al fine di dettagliare con sufficiente approssimazione la geologia del sottosuolo. Nella realizzazione dei sondaggi, ed in particolare di quelli profondi, dovranno essere applicate tutte le misure atte ad impedire qualsiasi movimentazione degli inquinanti. La matrice solida ed i fluidi contenuti dovranno essere caratterizzate chimicamente. Qualora la ricostruzione della geologia sotterranea non fosse sufficientemente definita, dovranno essere utilizzati metodi geofisici per migliorare le correlazioni stratigrafiche tridimensionali.

Con tutti i dati a disposizione dovrà quindi essere redatto uno studio quantitativo che includa la modellistica numerica polifasica policomponente della zona insatura e degli acquiferi superficiale e profondo. Tale studio dovrà:

- definire un quadro di sintesi chimico-fisico delle falde terrestri e marine sia nell'area interessata dai lavori che in quelle adiacenti fino a ragionevoli limiti idrogeologici;
- dovrà valutare le interferenze delle strutture di fondazione con le falde superficiale e profonda, con particolare riferimento ad un'eventuale riduzione della permeabilità sotterranea della falda o all'incremento della comunicazione degli acquiferi tra loro.

Nel caso in cui si verificano problematiche sostanziali che necessitino interventi particolari, tali interventi dovranno essere assoggettati a verifica di VIA.

#### A.2.12) Area SIN. isolamento idrologico ed idrogeologico

Dovranno essere definiti ed attuati tutti gli interventi di bonifica richiesti in riferimento al SIN. In particolare, al fine di preservare la falda, anche di quella che si verrà a formare naturalmente all'interno della colmata, e delle aree in cui si potrebbero verificare fenomeni di accumulo, dissoluzione, evaporazione o precipitazione di sostanze inquinanti (come le interfacce tra acqua dolce e salata o tra terreno saturo e insaturo) e reazioni acqua-roccia, dovrà essere previsto l'isolamento idrologico ed idrogeologico dell'impianto da tutte le possibili fonti di inquinamento.

#### A.2.13) Monitoraggio marino

Dovrà essere realizzato un modello numerico calibrato del trasporto del freddo e degli additivi anti-vegetativi per il Porto di Brindisi; tale modello sarà utilizzato per la valutazione dei rilevamenti in almeno due stazioni di misura nel porto che saranno definite in accordo con ISPRA ed ARPA Puglia ed installate e gestite con spese a carico del Proponente; i risultati del modello saranno utilizzati per la valutazione di tecnologie antivegetative alternative a quelle descritte nel SIA, ed anche eventualmente per limitare il processo di rigassificazione qualora le modifiche ambientali nel porto, attribuibili al terminale, possano compromettere gli ecosistemi acquatici.

Per la valutazione dello stato zero, il monitoraggio degli impatti stagionali sulle specie marine dovrà essere realizzato per almeno un anno prima dell'inizio lavori, integrandolo con le seguenti misurazioni:

- a) il monitoraggio dei parametri nella colonna d'acqua che includano le analisi del fitoplancton una volta al mese;
- b) le analisi delle specie bentoniche almeno una volta per stagione (quindi almeno 4 volte l'anno).

Sempre sotto il controllo di ISPRA dovrà essere realizzata una mappa della Posidonia Oceanica, sia viva che morta, rilevata nell'intorno dell'area di progetto. A titolo di compensazione; il Proponente dovrà reimpiantare, con spese a suo carico, un numero uguale di piante in un'area, possibilmente vicina fuori dal porto, che dovrà essere identificata da ISPRA. Altresì, sempre sotto indicazione di ISPRA, dovranno essere definiti ed implementati i monitoraggi e gli eventuali interventi necessari a garantire l'attecchimento di tali piante.

#### A.2.14) Studio sul traffico veicolare nella fase di realizzazione

Dovrà essere realizzato uno studio sugli effetti indotti durante la realizzazione delle opere sul traffico veicolare, da effettuarsi dopo l'identificazione definitiva dell'approvvigionamento dei materiali (nell'ambito della progettazione stessa), unitamente alle eventuali misure di mitigazione del traffico stesso.

#### A.2.15) Minimizzazione degli impatti della Cantierizzazione

Al fine di minimizzare gli impatti sulla fauna (in particolare su uccelli, micro mammiferi, rettili e anfibi), dovrà essere realizzato in accordo con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e ARPA Puglia uno studio specifico che includa osservazioni in situ, con un periodo di osservazione di almeno 1 anno, nel ZPS "Stagni della Contessa" Cod. II'9140003 e Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa" L.R. n. 28 del 23-12-2002. Sulla base di tale studio dovranno essere indicati i periodi nei quali l'esecuzione dei lavori di costruzione dell'impianto, ed in particolare del metanodotto, non interferiscano negativamente con i cicli riproduttivi o con l'habitat della fauna stessa.

Sempre in accordo con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ARPA Puglia, dovranno essere previste tutte le precauzioni, inclusi i monitoraggi della qualità delle acque dolci e marine, dell'aria, del rumore e delle vibrazioni, che possano garantire la minimizzazione degli impatti sulla salute e sull'ambiente durante la successiva cantierizzazione del terminale.

In particolare, per quanto riguarda il rumore e le vibrazioni, dovranno essere predisposte delle nuove campagne di misura del rumore in coincidenza di tutti i recettori sensibili che potrebbero essere interferiti dalle attività di cantierizzazione e di esercizio dell'impianto. Laddove vi siano superamenti dei valori di legge, dovranno essere applicate tutte le misure adeguate al fine che le successive attività di cantierizzazione e di esercizio non peggiorino la situazione ante-operam.

#### A.2.16) Emissioni connesse alle operazioni delle navi: simulazioni di tipo short term

Dovrà essere realizzata una simulazione di tipo short-term, da effettuare nelle condizioni meteo-climatiche critiche e riferite ad una completa fase di esercizio dei menù navali (transito, manovra e stazionamento) con la finalità di riprodurre, attraverso idoneo modello di dispersione degli inquinanti, le emissioni in atmosfera (NOx, CO, SO2, COV, polveri, PM10, PM2,5) connesse alle operazioni di scarico delle navi gasiere, considerando le condizioni più critiche (considerando la contemporaneità presenza della nave GNL dei rimorchiatori in condizioni meteo tipiche dell'area e critiche per la dispersione degli inquinanti).

#### A.2.17) Metanodotto

Tutti gli attraversamenti del canale ed alveo del Fiume Grande, necessari all'esecuzione del metanodotto di collegamento alla rete Snam, dovranno essere progettati con tecniche senza scavo a cielo aperto (tecniche "trenchless").

Infine, dovranno essere specificate la fonte di approvvigionamento e le modalità di scarico delle acque di collaudo del metanodotto stesso.

#### A.2.18) Riutilizzo delle frigorie

Dovrà essere elaborato un progetto finalizzato all'adozione delle migliori soluzioni tecniche per il risparmio ed il recupero energetico nel processo di rigassificazione al fine della utilizzazione della sorgente fredda nel compatto industriale. Tale progetto dovrà, prevedere la fornitura dell'acqua fredda ai potenziali utilizzatori a titolo gratuito fino a 4 km di distanza dal terminale. Qualora vi siano Aziende o Enti pubblici e privati interessati all'utilizzo del freddo, tale progetto di fornitura del freddo dovrà essere realizzato prima della data di entrata in esercizio dell'impianto di rigassificazione GNL e dovrà essere messo in funzione entro i sei mesi successivi a tale data.

#### A.2.19) Progettazione esecutiva delle opere di mitigazione

Tutte le opere di mitigazioni e di compensazione indicate nel SLA e nei documenti integrativi prodotti ed acquisiti agli atti della Commissione CTVIA, con particolare riguardo al progetto relativo al "Parco delle Energie" dovranno trovare puntuale applicazione nella redazione dei progetti esecutivi anche in accordo alle prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.

#### A.3) Nella fase di cantierizzazione

##### A.3.1) Cantierizzazione

Sotto la supervisione di ARPA Puglia, dovranno essere applicate tutte le precauzioni previste in fase di progetto esecutivo, inclusi i monitoraggi della qualità delle acque dolci e marine, dell'aria, del rumore e delle vibrazioni, che possano garantire la minimizzazione degli impatti sulla salute e sull'ambiente durante la cantierizzazione. In particolare, per quanto riguarda il rumore e le vibrazioni, dovrà essere garantito che non vi sia peggioramento rispetto alle condizioni anteoperam laddove (incluso i recettori sensibili) in fase di progetto esecutivo siano stati verificati superamenti dei valori di legge.

##### A.3.2) Prescrizioni relative al metanodotto di collegamento alla rete Snam

In corrispondenza delle aree non urbanizzate, al fine di minimizzare il disturbo alla flora ed alla fauna, dovranno essere rispettate le seguenti prescrizioni:

- l'ampiezza della fascia di lavoro dovrà essere limitata a quella strettamente necessaria alle esigenze di cantiere;
- gli scavi e i lavori di posa della condotta dovranno essere eseguiti nei periodi di magra e comunque non dovranno costituire ostacolo al regolare deflusso delle acque;
- la configurazione dei terreni e degli alvei dovranno essere ripristinate alle condizioni morfologiche anteoperam, fatti salvi gli eventuali interventi di difesa idraulica concordati con le Autorità Competenti;
- i lavori dovranno essere effettuati al di fuori del periodo riproduttivo della fauna;
- il prelievo e lo scarico delle acque di collaudo del metanodotto dovrà essere eseguito sotto la sorveglianza dell'ARPA Puglia.

##### A.3.3) Monitoraggio marino

Per la valutazione durante la costruzione il monitoraggio marino dovrà essere integrato nelle vicinanze del futuro scarico di acqua marina dorata tramite:

- le cosiddette analisi WAC nella colonna d'acqua che devono essere svolte almeno una volta al mese;
- il monitoraggio mensile del fitoplancton (clorofilla);
- le analisi delle specie bentoniche almeno una volta a stagione (almeno quattro volte l'anno);
- almeno con cadenza stagionale, con misure della risospensione dei metalli pesanti, sia nella zona di attracco delle navi che nell'area circostante il diffusore delle acque di vaporizzazione, tramite analisi chimiche dirette ed indirette utilizzando indicatori biologici.

##### A.3.4) Cronologia degli interventi ed adempimenti connessi alle misure di mitigazione e compensazione

Le opere di mitigazione e compensazione indicate dal Proponente dovranno essere completate prima dell'entrata in esercizio dell'impianto.

#### A.4) Nella fase di esercizio

##### A.4.1) Distribuzione GNL rigassificato

Anche al fine di garantire la continuità nella fornitura di un prodotto di alta qualità che potrebbe contribuire alla riduzione delle emissioni in atmosfera ed al miglioramento della qualità dell'aria, a meno di

condizioni di natura specificatamente tecnica o di emergenza, il conferimento del GNL rigassificato dovrà avvenire con flusso costante.

#### A.4.2 Navi

Il Proponente dovrà garantire che le navi metaniere utilizzino le migliori tecnologie disponibili relativamente alla sicurezza marittima ed alla prevenzione degli inquinamenti a mare secondo quanto indicato dall'I.M.O. (IMO GAS CODE e SOLAS) anche se non ancora ratificato dall'Italia.

#### A.4.3) Monitoraggi

In accordo con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ISPRA ed ARPA Puglia, dovranno essere redatti e messi in atto con spese a carico del Proponente, i seguenti piani di monitoraggio:

- a) del Gas di Boil Off di GNL che includa il bilancio di massa e l'efficienza di ricondensazione;
- b) del GNL consegnato alla rete SNAM, particolarmente per quanto riguarda la composizione chimica dello stesso (che includa gli elementi in tracce e l'analisi dei metalli pesanti e dello zolfo totale); tali analisi dovranno essere trasmesse al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
- c) dei rifiuti prodotti nelle fasi di pulizia e manutenzione delle varie componenti impiantistiche ed in particolare delle condotte criogeniche, dei serbatoi e del metanodotto;
- d) dei livelli di inquinamento acustico e dalle vibrazioni per la verifica del rispetto dei limiti di legge, con particolare attenzione ai ricettori sensibili;
- e) della concentrazione, all'interno dell'area del terminai, di CO, NOx, SO2, COV, PM2,5 e PM10;
- f) Per la valutazione dell'esercizio il monitoraggio marino dovrà essere integrato:
  - mediante ulteriori misurazioni continuative della concentrazione di cloro libero e composti alogenati del cloro a cui dovranno aggiungersi almeno quattro volte l'anno (una volta per ogni singola stagione): le analisi della concentrazione del cloro libero nei campioni di acqua marina nel canale di adduzione al porto delle acque raffreddate ed a 100 m di distanza dall'inmissione nel acque dei porto in direzione della maggiore velocità di flusso con una campionatura per ogni metro di profondità;
  - con la campionatura della meiofauna due volte l'anno con un dettaglio di definizione fino ai gruppi tassonomici più alti;
  - con la definizione e attuazione del monitoraggio idoneo del macrofitobenthos;
  - almeno, con cadenza stagionale, con misure della risospensione dei metalli pesanti, sia nella zona di attracco delle navi che nell'area di sbocco nel porto del canale di scarico delle acque di vaporizzazione, tramite analisi chimiche dirette ed indirette utilizzando indicatori biologici;

tali analisi saranno utilizzate anche al fine di identificare le tecnologie più opportune da applicare, tra cui anche l'eventuale riduzione della rigassificazione di GNL, al fine di rendere non-significativa la risospensione dei sedimenti e degli inquinanti, e l'impatto sulla flora, fauna e biocenosi marine delle acque fredde e degli additivi anti-vegetativi.

I dati dei monitoraggi dovranno essere messi a disposizione delle autorità competenti ed anche del pubblico tramite apposito portale internet.

#### A.5) Progetto di dismissione a fine esercizio

Prima dell'entrata in esercizio dell'impianto, dovrà essere predisposto 'il Progetto di dismissione a fine esercizio (decommissioning) dell'impianto stesso; il progetto dovrà specificare, in linea di massima e non esaustiva:

- le scelte strategiche di progettazione ed attuazione del decommissioning (scelte sulla riconversione dell'area, scelte tecnologiche, ecc...);
- le previsioni in termini di produzione di rifiuti;
- le tecniche di taglio, segmentazione e demolizione di sistemi, componenti ed edifici;
- gli interventi necessari al ripristino geomorfologico e vegetazionale dei luoghi;
- le tecniche di decontaminazione (eventuale decontaminazione chimica, meccanica ed altre);
- gli interventi da attuarsi anche per il ripristino ambientale, dei fondali marini interessati dalle fondazioni del pontile;
- gli interventi da attuarsi anche per il ripristino ambientale dei tracciati condotte criogeniche a terra;
- le condizioni di sicurezza in fase di decommissioning;
- l'analisi dei costi (metodi di analisi dei costi, analisi delle incertezze della valutazione economica dell'intervento complessivo);
- gli strumenti finanziari con i quali realizzare gli interventi;

Il piano esecutivo della dismissione dovrà essere aggiornato 5 anni prima della cessazione definitiva delle attività del Terminale e la sua esecuzione dovrà essere a completo carico del Proponente.

**B) Prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, di cui al parere n. 1232/2009 prot. DG/PAAC/34.19.04/12320/2009 del 01.12.2009**

- B.1) Al fine di mitigare l'impatto paesaggistico delle opere previste e contribuire ad una ridefinizione delle aree industriali interessate, si prescrive che la Società BRINDISI LNG S.p.A. debba modificare il layout di progetto secondo le seguenti direttive:
- B.1.a) La quota totale massima fuori terra dei serbatoi di GNL del terminale di rigassificazione (previsti in numero massimo di 2 e non 4) comprese le relative sovrastrutture dovrà essere inferiore 'tutto compreso' a m. 31,00 (trentuno/00) s.l.m.m., ovvero 27,50 (ventisette/50) rispetto alla quota definitiva della colmata, attestata alla quota media sul livello del mare di 3,50 (tre/50) metri – come indicato nel documento "Progetto (Gennaio 2008) – Parte A e B" – pagina 97 della Parte B). Il suddetto abbassamento potrà essere realizzato sia attraverso il parziale interrimento dei serbatoi o la riduzione della loro altezza fuori terra
- B.1.b) La colmata a mare utilizzata per la realizzazione del terminale di rigassificazione sarà rimodellata in modo da prevedere la sua estensione al minimo della superficie necessaria per appoggiare gli stessi serbatoi e le attrezzature di funzionamento e sicurezza prescritti dalla normativa di settore.
- B.1.c) Non sarà realizzato il laghetto artificiale previsto nello "Studio di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico" presentato con la documentazione integrativa dell'agosto 2009, in quanto elemento dissonante rispetto alla prevista, rinaturalizzazione dell'entroterra. Al suo posto potranno essere collocati previsti e pertanto arretrati verso la linea di costa, ovvero essere sostituiti da mare aperto, in ogni caso dovrà essere garantita la ricostituzione della linea di costa originaria prospiciente.
- B.1.d) Non sarà realizzata la barriera frangivento in calcestruzzo armato (indicata anche come "basamento costituito dall'anello esterno delle recinzioni" - Volume 1/111 – Luglio 2009, p. 92) prevista nel progetto di mitigazione presentato con la documentazione integrativa dell'agosto 2009 e al suo posto prevista invece una fascia sistemata con opere a "verde" da realizzarsi con vegetazione tipica del luogo (cfr. anche prescrizione n. 11).
- B.1.e) Pontile di ormeggio delle navi metaniere: il relativo progetto architettonico dovrà essere rivisto al fine di attribuirgli una particolare qualità e caratterizzazione architettonica, nonché essere sottoposto a tutte le indagini preventive di carattere archeologico di cui alla prescrizione n. 3 e 4 (con le metodiche di indagine previste per le opere per le quali non sia preventivamente indagabile il sito essendo nello specifico della costruzione del pontile previsto l'utilizzo di "macchine per l'infissione del palo mediante battitura"). In particolare il suo posizionamento in mare dovrà sempre garantire il mantenimento della libera visuale tra il Castello Alfonsino e l'Isola "Pedagna Grande" nella sua interezza.
- B.1.f) "Torcia": la nuova localizzazione della torcia (da definirsi in base alla - modifica planimetrica della colmata come da lettera "b" del presente elenco) dovrà determinarsi in modo da ridurre la visibilità dallo specchio d'acqua del porto di Brindisi — con un eventuale suo spostamento in terraferma da individuarsi in modo da non intercettare le libere visuali di puntamento originarie della "batteria navale" del vicino manufatto militare.
- B.1.g) Collegamento terraferma — colmata a mare: il collegamento sarà realizzato prevedendo la realizzazione di un ponte al posto di una colmata al fine di lasciare continuo lo specchio d'acqua circostante il nuovo terminale e favorire di conseguenza la conservazione o rinaturalizzazione della linea di costa originaria. Il relativo progetto architettonico, da predisporre con particolare attenzione alla sua qualità e caratterizzazione architettonica, sarà sottoposto all'approvazione preventiva della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea.
- B.1.h) Il nuovo layout di progetto così realizzato sarà oggetto di un aggiornamento dello "Studio di mitigazione ambientale e inserimento paesaggistico" da presentarsi per l'approvazione alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea.
- B.1.i) Il progetto complessivo del nuovo terminale modificato con le indicazioni di cui sopra, prima dell'autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico, sarà sottoposto a verifica di ottemperanza, da parte della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea.

- B.2.) *Il terminale di rigassificazione dovrà essere costituito da soli due serbatoi per il GNL.*
- B.3.) *La Società BRINDISI LNG S.p.A. con il progetto definitivo, e comunque non appena in possesso del decreto di autorizzazione del Ministero dello sviluppo economico, dovrà presentare alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee la documentazione integrativa di indagine archeologica richiesta dal medesimo Ufficio periferico con la nota n. 60/E del 10/11/2009 sopra integralmente riportata e relativa sia all'opera principale come anche a tutte le opere connesse o relative agli impianti di cantiere.*
- B.4.) *L'intero svolgimento dei lavori di scavo (di qualsiasi entità siano, compresi gli scotichi iniziali del cantiere, gli interventi a mare e le opere connesse — elettrodotto e metanodotto) dovranno essere seguiti costantemente da personale specializzato archeologico (da reperirsi attraverso Università o Ditte Archeologiche specializzate esterne al Ministero per i beni e le attività culturali, le quali prestazioni saranno a carico della Società BRINDISI LNG S.p.A.) e realizzate, ove si rendesse necessario lo scavo a mano per la presenza di reperti, da ditte in possesso di attestazioni SOA per la categoria OS 25. Quanto sopra al fine di identificare e salvaguardare reperti di interesse archeologico che dovessero emergere nel corso di scavi e che possono determinare l'avvio, a carico della Società BRINDISI LNG S.p.A., di ulteriori indagini archeologiche. Il suddetto personale specializzato archeologico e le ditte specializzate incaricate dovranno operare secondo le direttive della competente Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, con la quale pertanto manterranno costanti contatti.*
- B.5.) *Si prescrive che gli scavi archeologici esplorativi non vengano compiuti durante i periodi di massime precipitazioni atmosferiche, che potrebbero causare ostacolo ad una corretta esplorazione del sottosuolo.*
- B.6.) *Si prescrive che se durante i lavori dovessero essere casualmente ritrovati resti antichi o manufatti, anche di apparente non interesse, siano immediatamente sospesi tutti i lavori in atto e ne sia data immediata comunicazione alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia, la quale se ne ravviserà la necessità, chiederà l'ampliamento delle indagini al fine di consentire una corretta ed adeguata documentazione dei resti sepolti.*
- B.7.) *Alla Società BRINDISI LNG S.p.A. si richiede di prevedere che nel Quadro Economico del Progetto Esecutivo siano accantonate adeguate somme per la realizzazione di eventuali scavi archeologici che si rendessero necessari nel caso in cui fossero rinvenuti siti o contesti di interesse archeologico allo stato attuale non conosciuti.*
- B.8.) *Il materiale di risulta proveniente dagli sbancamenti necessari per la costruzione delle nuove opere e delle opere connesse non strettamente necessario per il reinterro e la risagomatura degli scavi medesimi, dovrà essere tempestivamente allontanato a discarica o deposito autorizzati.*
- B.9.) *In riferimento alle aree di cantiere come individuate nella documentazione integrativa presentata nell'agosto 2009, le medesime dovranno essere riorganizzate dal punto di vista localizzativo prevedendo che all'intorno della "batteria navale" non si collochi nessun elemento che ne possa alterare la visibilità e il decoro, anche in via temporanea. Per quanto sopra la Società BRINDISI LNG S.p.A. provvederà a concordare prima dell'inizio di qualsiasi intervento legato alla realizzazione del nuovo terminale di rigassificazione, con la Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto e la Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia un nuovo layout delle "aree di cantiere esterne" al sito del terminale. Il progetto così concordato sarà sottoposto all'approvazione della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee preventivamente alla realizzazione di qualsiasi intervento legato alla realizzazione del terminale di rigassificazione.*
- B.10.) *La proposta "diga di sottoflutto" da costruirsi tra l'isola "Pedagna Grande" e l'isolotto "Giorgio Treviso" non potrà essere realizzata senza l'effettuazione delle indagini e verifiche di cui alle prescrizioni del presente parere n. 3 e 4 e specificatamente dedicate alle opere a mare. I risultati delle indagini preventive archeologiche e il relativo progetto esecutivo saranno inviate per la verifica e quindi l'approvazione prima della realizzazione dell'opera alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee e alle due Soprintendenze di settore competenti.*
- B.11.) *Il progetto per le opere verde - la cui realizzazione dovrà coincidere con l'inizio delle opere qui valutate - dovrà essere redatto e realizzato con l'assistenza continua di esperti botanici e agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni*

dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con l'avanzare dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto. Il progetto relativo alle opere a "verde" sarà presentato per l'approvazione alla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per le province di Lecce, Brindisi e Taranto, alla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee prima dell'inizio della realizzazione di qualsivoglia opera prevista dalla presente procedura di valutazione di compatibilità ambientale.

- B.12) Opere di compensazione — "Parco delle Energie": il Proponente prima dell'avvio dei lavori dovrà presentare per la relativa approvazione alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee, alla Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia e alle due Soprintendenze di settore il progetto di dettaglio per gli interventi per i quali ha assunto l'onere di una diretta realizzazione ("Punta delle Terrare", "Fiume Grande" e "area immediatamente contigua all'impianto di rigassificazione"). In particolare per l'area archeologica "Punta Le Terrare" - sottoposta a vincolo archeologico con D.M. 19/08/1970 e sempre che la Società BRINDISI LNG S.p.A. non voglia concentrare l'importo finanziario previsto per tale singolo intervento su di un bene culturale di competenza di questo Ministero nell'attuazione di quanto invece indicato nella prescrizione n. 13 - gli interventi dovranno essere previsti in coerenza con quanto richiesto dalla Soprintendenza per i beni archeologici della Puglia nel parere 60/E del 10/11/2009 sopra riportato: "... considerata la tipologia e le caratteristiche dell'insediamento antico, non sarà possibile realizzare alcun intervento di piantumazione, al fine di evitare il sicuro danneggiamento dei livelli archeologici interrati (cfr. stralci di progetto pp. 76 e seguenti). Laddove si voglia intervenire sul sito, la Scrivente ritiene che occorra predisporre a riguardo un complessivo progetto di scavo, fruizione e valorizzazione, con interventi non invasivi e ben calibrati sulle caratteristiche del sito".
- B.13) Opere di compensazione "recupero di beni artistici/archeologici" (Volume 1/111 — Luglio 2009, pp. 123-124, Lettera B, punto 2): le opere di compensazione relative a beni culturali di competenza di questo Ministero, come da richiesta del Direttore regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia pro tempore (cfr. nota n. 10198 del 26/11/2009 sopra integralmente riportata) avranno ad oggetto esclusivamente il "complesso del Forte a Mare e Castello Alfonsino". Le modalità di attuazione del suddetto intervento compensativo saranno definiti in uno specifico Accordo da sottoscrivere prima dell'inizio di qualsivoglia opera oggetto della presente procedura di valutazione di compatibilità ambientale tra la Società BRINDISI LNG S.p.A. e il Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia pro tempore. Il relativo intervento avrà inizio in contemporanea con l'installazione delle opere di cantiere del terminale di rigassificazione.
- B.14) Opere di compensazione: qualora si dimostrasse in futuro l'impossibilità per qualsiasi motivo di realizzare gli interventi compensativi di cui alle prescrizioni n. 12 e 13, la Società BRINDISI LNG S.p.A. dovrà impegnarsi a realizzarne altri di pari importo economico e da concordarsi preventivamente all'inizio delle opere del terminale di rigassificazione e dell'impianto dei relativi cantieri attraverso la sottoscrizione di specifico Accordo da sottoscrivere prima dell'inizio di qualsivoglia opera oggetto della presente procedura di valutazione di compatibilità ambientale tra la Società BRINDISI LNG S.p.A. e il Direttore Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia pro tempore. I relativi interventi avranno inizio in contemporanea con l'installazione delle opere di cantiere del terminale di rigassificazione.
- B.15) In corso d'opera le Soprintendenze di settore competenti potranno impartire ulteriori e maggiori prescrizioni per tutti gli interventi corollari al progetto non dettagliatamente illustrati nella documentazione presentata. Per quanto sopra la Società BRINDISI LNG S.p.A. avrà cura di comunicare con congruo anticipo l'inizio di tutti i lavori alle competenti Soprintendenze di settore e alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee.
- B.16) Tutte le suddette prescrizioni dovranno essere ottemperate dalla Società BRINDISI LNG S.p.A. con la redazione del Progetto Esecutivo, se non diversamente specificato nelle suddette prescrizioni dal n. i al ti 15, da presentarsi prima dell'inizio delle opere (compresi i cantieri) e i relativi elaborati progettuali di recepimento andranno sottoposti alla verifica di ottemperanza da parte della Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea ovvero della

Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia e delle Soprintendenze di settore se diversamente indicato nelle suddette prescrizioni dal n. 1 al n. 15.

- B.17) Il "Rapporto semestrale sullo stato di avanzamento dell'opera", richiesto dal Ministero dello sviluppo economico e dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, dovrà essere inviato anche alla Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanee e alla Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Puglia e alle Soprintendenze di settore competenti.

**C) Prescrizioni della Regione Puglia**

- C.1) Il Proponente dovrà presentare alla Regione Puglia, soluzioni alternative di tracciato per le Opere di Interconnessione Elettrica e del Metanodotto nel tratto prospiciente all'area del Fiume Grande, ai fini della minimizzazione di tutti gli impatti descritti nella D.G.R. n. 2309/09; le relative eventuali varianti progettuali dovranno comunque essere trasmesse anche al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e al Ministero per i Beni e le Attività Culturali per la relativa approvazione;
- C.2) Il Proponente dovrà acquisire il previsto nulla osta all'Ente di Gestione del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa. "".

**PRESO ATTO** che ad oggi, Aprile 2016, la sintesi dello stato di ottemperanza alle prescrizioni per il progetto in questione può essere così riassunto:

Prescrizione		Autorità Competente alla Verifica di Ottemperanza	Fase di Ottemperanza della Prescrizione (da Decreto VIA)	Stato di Ottemperanza Prescrizione
Num	Descrizione			
A.1	Limitazione alla Importazione ed alla Produzione	MATTM	Fase di esercizio	Ottemperabile come da Parere n. n. 1091 del del 16/11/2012
A.2.1	Salute	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ottemperabile come Parere n. 1118 del 14/12/2012
A.2.2	Analisi di Rischio e Sicurezza	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Oggetto del presente Parere
A.2.3	Interramento dei Serbatoi	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Ottemperata con Parere n. 829 del 02/12/2011
A.2.4	Piano di Sicurezza Portuale; Piano di Sicurezza Interno per l'Utilizzo del Pontile e Piano di Emergenza Esterno	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.5	Autorità di Bacino	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.6	Sversamenti Accidentali per il Cantiere a Mare	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.7	Fondazione dei Serbatoi: Studio su Caratteristiche dei Terreni, della Falda e delle Valutazioni di Rischio Sismico	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Ottemperata con Parere n. 830 del 02/12/2011
A.2.8.	Studio Complessivo di Rischio Sismico e di Onde Anomale	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Ottemperata con Parere n. 830 del 02/12/2011
A.2.9.	Individuazione Aree di Cantiere	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ottemperabile come da Parere n. 1393 del 13/12/2013
A.2.10	Caratterizzazione dei Terreni in Tutte le Aree di Pertinenza Dell'impianto e Piano di Gestione "Terre e Rocce da Scavo"	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.11	Interferenza con gli Acquiferi	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.12.	Area SIN, Isolamento Idrologico ed Idrogeologico	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Ottemperata con Parere n. 830 del 02/12/2011
A.2.13.	Monitoraggio Marino	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.14.	Studio sul Traffico Veicolare nella Fase di Realizzazione	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.15.	Minimizzazione degli Impatti della Cantierizzazione	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.16.	Emissioni Connesse alle Operazioni delle Navi: Simulazioni di Tipo Short Term	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile

Prescrizione		Autorità Competente alla Verifica di Ottemperanza	Fase di Ottemperanza della Prescrizione (da Decreto VIA)	Stato di Ottemperanza Prescrizione
Num	Descrizione			
A.2.17	Metanodotto	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.2.18	Riutilizzo delle Frigorie	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ottemperabile come da Parere n. 1393 del 13/12/2013
A.2.19	Progettazione Esecutiva delle Opere di Mitigazione	MATTM	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
A.3.1	Cantierizzazione	MATTM	Fase di cantierizzazione	Rinviata
A.3.2	Prescrizioni Relative al Metanodotto di Collegamento alla Rete SNAM	MATTM	Fase di cantierizzazione	Rinviata
A.3.3	Monitoraggio Marino	MATTM	Fase di cantierizzazione	Rinviata
A.3.4	Cronologia degli Interventi ed Adempimenti Connessi alle Misure di Mitigazione e Compensazione	MATTM	Fase di cantierizzazione	Rinviata
A.4.1	Distribuzione GNL Rigassificato	MATTM	Fase di esercizio	Ottemperabile come da Parere n. n. 1091 del .. del 16/11/2012
A.4.2	Navi	MATTM	Fase di esercizio	Rinviata
A.4.3	Monitoraggi	MATTM	Fase di esercizio	Rinviata
A.5	Progetto di Dismissione a Fine Esercizio	MATTM	Prima dell'entrata in esercizio e 5 anni prima della cessazione dell'attività del Terminale	Ottemperata con Parere n. 830 del 02/12/2011
B.1a	Limitazione Altezza Serbatoi	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1b	Rimodellazione della Colmata a Mare	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1c	Non Realizzazione del Laghetto Artificiale	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1d	Non Realizzazione della Barriera Frangivento	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1e	Progetto Architettonico del Pontile di Ormezzano delle Navi Metaniere	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1f	Torcia	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1g	Collegamento tra Terraferma e Colmata a Mare	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1h	Aggiornamento dello "Studio di Mitigazione Ambientale e Inserimento Paesaggistico"	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.1i	Verifica di Ottemperanza	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.2	Numero dei Serbatoi	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.3	Documentazione Integrativa di Indagine Archeologica	MIBAC	Fase di progettazione / non appena in possesso dell'autorizzazione MISE	Ottemperata con Parere MiBAC 31051 del 04/10/2011
B.4	Lavori di Scavo	MIBAC	Fase di cantiere	Rinviata
B.5	Esecuzione Scavi Archeologici	MIBAC	Fase di cantiere	Rinviata
B.6	Rinvenimento Resti Antichi o Manufatti	MIBAC	Fase di cantiere	Rinviata
B.7	Accantonamento Somme per Realizzazione di Eventuali Scavi Archeologici	MIBAC	Fase di cantiere	Rinviata
B.8	Gestione Materiale di Scavo	MIBAC	Fase di cantiere	Rinviata
B.9	Riorganizzazione delle Aree di Cantiere	MIBAC	Fase di progetto esecutivo / prima dell'inizio dei lavori	Non ancora valutabile
B.10	Diga di Sottoflutto	MIBAC	Fase di progettazione / prima dell'autorizzazione MISE	Superata con Parere n.814 del 25/11/2011
B.11	Progetto delle Opere a Verde	MIBAC	Fase di progetto esecutivo / fase di cantiere / fase di esercizio	Non ancora valutabile
B.12	Opere di Compensazione, Parco delle Energie	MIBAC	Prima dell'inizio dei lavori	Rinviata

Prescrizione		Autorità Competente alla Verifica di Ottemperanza	Fase di Ottemperanza della Prescrizione (da Decreto VIA)	Stato di Ottemperanza Prescrizione
Num	Descrizione			
B.13	Opere di Compensazione, Recupero di Beni Artistici/Archeologici	MIBAC	Pria dell'inizio dei lavori	Rinviata
B.14	Opere di Compensazione	MIBAC	Prima dell'inizio dei lavori	Rinviata
B.15	Comunicazione Inizio Lavori	MIBAC	Prima dell'inizio dei lavori	Rinviata
B.16	Ottemperanza alle Prescrizioni	MIBAC	--	Rinviata
B.17	Rapporto Semestrale	MIBAC	--	Rinviata
C.1	Alternative di Tracciato per le Opere di Interconnessione Elettrica e Metanodotto	Regione Puglia / MIBAC	Fase di progetto	Superata con Parere n.814 del 25/11/2011
C.2	Acquisizione Nulla Osta da Ente di Gestione del Parco Naturale Regionale "Salina di Punta della Contessa	Regione Puglia	Fase di progetto	Superata con Parere n.814 del 25/11/2011

**RICHIAMATA** ancora una volta la nota con la quale il Proponente ha inizialmente trasmesso i seguenti documenti per la **Verifica di ottemperanza alla prescrizione n. A.2.2** "Analisi di Rischio e Sicurezza" di cui al sopra richiamato Decreto di compatibilità ambientale n.366 del 1 Luglio 2010:

- a) il provvedimento DIR-PUG Prot. 0008577 del 26/06/2012 relativo al rilascio di parere positivo di Nulla Osta di Fattibilità (NOF), ai sensi dell'art.21, comma 3 del D.Lgs 334/99, da parte del CTR Comitato Tecnico Regionale della Puglia (insediato c/o Ministero dell'Interno – Dipartimento dei Vigili del Fuoco – Direzione Regionale Puglia – Ufficio Prevenzione);
- b) le valutazioni del Proponente in merito alla fattibilità delle prescrizioni formulate dal CTR (documento D'Appollonia n. 06-359-A55 del 17/07/2012).

**RICHIAMATO** l'esame del NOF di cui al precedente punto a), Prot. n.8577 del 26/06/2012 della Direzione Regionale Puglia del Dipartimento dei Vigili del Fuoco (Ufficio Prevenzione).

**RICHIAMATO** che tale NOF comprendeva le seguenti considerazioni:

- il documento costituisce il provvedimento conclusivo, ai sensi del comma 3 dell'art. 21 del D.Lgs 334/99, inerente la Procedura di valutazione del Rapporto preliminare di Sicurezza fase NOF: "Ottemperanza alla prescrizione sub A.2.2 del Decreto VIA del 1 luglio 2010, n.366 del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare di concerto con il Ministero per i Beni e Attività Culturali";
- il Comitato Tecnico Regionale della Puglia (C.T.R.) integrato ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 334/99 nella riunione del 20/06/2012 ha preso in esame le osservazioni formulate, con nota BRLNG/PIO/prot.079/pf del 07/06/2012, dal gestore dell'attività in oggetto indicata, in riscontro alle determinazioni dello stesso C.T.R. espresse con nota Prot. n. 5333 del 28/05/2012;
- in esito dell'istruttoria svolta, il C.T.R., per quanto di competenza ai sensi dell'art.21, comma 3 del D.Lgs. 334/99 ha ritenuto di rilasciare il parere di Nulla Osta di Fattibilità per il progetto di che trattasi, a condizione che vengano rispettate le prescrizioni (n.d.r. di seguito riportate), condizioni che il Proponente dovrà dimostrare di aver recepito nella redazione del progetto particolareggiato, sulla scorta del quale dovrà presentare il Rapporto di Sicurezza Definitivo:
  - a) atteso che le condizioni sismiche di progetto adottate "si riferiscono alla superficie del terreno in condizioni *free-field*" giudicate più conservative nella documentazione prodotta, nella progettazione esecutiva delle strutture, si dovrà tenere conto delle effettive condizioni di installazione delle strutture stesse;
  - b) le parti e/o componenti impiantistiche dei serbatoi di GNL (tetto stesso, piattaforme, suolo, etc) esposte al potenziale irraggiamento termico superiore a 32kW/m<sup>2</sup>, causato dai potenziali scenari incidentali legati alla presenza di PSV sul tetto, devono essere idoneamente protette. In alternativa deve essere ridotta la potenziale sollecitazione termica su dette parti;
  - c) tutte le aree, che per effetto dell'accadimento di scenari incidentali ritenuti credibili, risultino interessate da effetti comportanti danni superiori o uguali a "lesioni irreversibili" (così come classificati ai sensi del DM 09/05/2001) anche per cause esterne all'impianto. devono essere opportunamente segnalate. L'accesso a dette aree, in caso di emergenza, deve essere consentito solo a personale specificamente formato e dotato di idonei dispositivi di protezione individuale;

- d) analogamente a quanto precede, tutte le aree, che per effetto di conseguenze derivanti da scenari incidentali ritenuti credibili, risultino ricomprese nel campo di infiammabilità, anche per cause esterne all'impianto, devono essere opportunamente segnalate, al fine di evitare la presenza di possibili fonti di innesco mobili;
- e) preso atto della non univoca rappresentazione del fabbricato destinato a sala controllo, per quanto attiene l'ingombro e l'ubicazione (discordanza tra quanto indicato nell'Appendice 3 con sala controllo più piccola e rettangolare, e Appendice 10 con sala controllo non rettangolare e più grande), qualora tale struttura sia interessata da irraggiamento superiore a 12,5kW oppure da sovrappressioni superiori o uguali a 0,3 bar, la stessa dovrà essere opportunamente protetta, anche mediante diversa ubicazione o bunkerizzazione, al fine di garantire la sicurezza degli operatori in seguito al verificarsi degli scenari incidentali ritenuti credibili;
- f) attese le incongruenze rilevate per quanto attiene la descrizione degli "Impianti di trattamento e depurazione dei reflui" e della "Rete Fognaria", in particolare per quanto attiene la definizione di "acque di prima pioggia" e le tipologie di trattamento previste, si richiama la necessità che le modalità di trattamento e recapito finale delle acque di che trattasi nonché il dimensionamento dei relativi impianti, dovranno rispettare le vigenti disposizioni di legge in materia di salvaguardia ambientale (parte III del D.Lgs 152/06 e s.m.i., nonché il Piano Direttore della Regione Puglia);
- g) per quanto attiene i dati meteo nel periodo dal 1971 al 2000 assunti, pur considerandoli comunque in linea con quelli correntemente utilizzati nelle analisi di sicurezza per la zona di installazione dell'impianto in questione, si ritiene necessario che nella redazione del RdS definitivo siano desunti da fonti ufficialmente validate;
- h) il sistema di "estrazione" acqua piovana dal "PIT" deve essere dimensionato in funzione del massimo evento meteorico prevedibile. Il Gestore dovrà valutare il grado di ridondanza da assicurare al sistema. Si ritiene tuttavia opportuno che il Gestore dia attuazione alla ipotesi di installare una "protezione supplementare per impedire l'ingresso dell'acqua nell'anello del PIT" così come indicato al punto 8.1.1. dell'Allegato 21, individuato con la sigla "BRLNG-REP-PCS-001 - ISSUE 01 - November 2010";
- i) i bacini di raccolta di eventuali sversamenti di GNL devono essere protetti con idonei sistemi antincendio, quali ad esempio impianto a schiuma;
- j) preso atto che non è stata quantificata la probabilità che si abbia sversamento di GNL nei "PIT", detta ipotesi deve essere valutata analiticamente nell'ambito della redazione del Rapporto Definitivo di Sicurezza e, conseguentemente, deve essere valutata la necessità di dotare anche questi ultimi di sistemi di protezione analoghi a quelli dei bacini di raccolta di cui al punto precedente, asserviti da idonei sistemi di rilevazione;
- k) per le motivazioni di cui al punto precedente, al fine di poter movimentare anche l'eventuale GNL sversatosi all'interno dei PIT, deve essere valutata la necessità di prevedere un sistema di allontanamento dello stesso, in grado di movimentare liquidi infiammabili, e comunque GNL, dimensionato in funzione della massima portata prevedibile in caso di incidente;
- l) con riferimento agli studi condotti in merito al "Rischio Tsunami", citati nell'Appendice 21, si richiede che nel Rapporto Definitivo di Sicurezza sia valutato quantitativamente anche il rischio che apparecchiature ad elevata criticità, per quanto attiene la sicurezza dell'impianto, possano essere messe fuori servizio da un'eventuale onda anomala. Le misure di sicurezza relative dovranno essere tali da rendere tale evento non credibile;
- m) si prende atto di quanto indicato nella documentazione presentata in merito alla rimozione delle "tubazioni sottomarine fuori esercizio ex oleodotto P.E.", preventiva al completamento delle opere di colmata. Dell'inizio e della durata delle operazioni di rimozione dovrà essere data opportuna informazione preventiva al CTR;
- n) a fronte dell'affermazione che i materiali con cui saranno realizzati i contenitori delle sostanze pericolose dovranno "essere insensibili all'invecchiamento", si prescrive che le operazioni di manutenzione e verifiche periodiche su dette apparecchiature debbano essere oggetto di programmazione "ordinaria";
- o) qualora i dati assunti in merito alle caratteristiche di permeabilità della paratia non trovassero riscontro a seguito di specifiche misure eseguite in loco durante i lavori di realizzazione, si dovrà in ogni caso garantire che la paratia stessa sia considerata "impermeabile" così come definita nella documentazione prodotta al punto 8.1.2. dell'Allegato 21.

**RICHIAMATO** a tale riguardo che la Società *D'Appolonia*, in nome e per conto del Proponente, in data 17/07/2012 ha espresso le seguenti valutazioni in merito alla fattibilità delle prescrizioni formulate dal CTR nella riunione del 20/06/2012.

**RICHIAMATO** l'esito delle valutazioni *D'Appolonia* di cui al punto precedente:

Punto a) Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto b) Quanto richiesto sarà implementato in fase di progettazione esecutiva. Si evidenzia che questa prescrizione è consistente con lo standard EN 1473 2007, Annex A che riporta un valore massimo di 32 Kw/m<sup>2</sup> come valore di irraggiamento termico massimo ammesso su superfici di cemento di serbatoio di stoccaggio, da verificare a secondo della tipologia di realizzazione secondo lo standard EN 1160 o TNQ *Dutch Experimental Program on Heat Radiation from Fires* (Report 79-0263). Le apparecchiature e i sistemi del terminale saranno dotate delle necessarie protezioni in funzione dei valori di irraggiamento termico previsti e valutati in fase di progettazione esecutiva.

Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto c) In merito alle aree soggette a valori che possano comportare lesioni superiori o pari a lesioni irreversibili (irraggiamento superiore o pari a 5 Kw/m<sup>2</sup>, aree soggette a 1/2 LFL, aree con sovrappressioni superiori a 0.07 bar) derivanti da scenari incidentali interne all'impianto saranno segnalate e il personale che accederà all'impianto sarà informato e formato in merito ai comportamenti da assumere in caso di emergenza (accesso a ripari, utilizzo di DPI).

Relativamente alle aree del terminale interessate dalle Zona II derivante dagli impianti limitrofi, si terrà conto in fase di progettazione esecutiva dell'aggiornamento di tali aree a seguito dell'aggiornamento del RdS dell'impianto limitrofo generante tali zone. Anche tali aree saranno segnalate e il personale interno e terzo che accederà all'impianto sarà informato e formato in merito ai comportamenti da assumere in caso di emergenza (accesso a ripari, utilizzo di DPI). Gli edifici presenti in tali aree saranno realizzati in modo da costituire adeguato riparo per il personale in caso di emergenza. Il Ponte di accesso al terminale interessato allo stato attuale da una Zona II, sarà dotato a distanza da definire di segnalazione semaforica atta ad evitare l'utilizzo dell'accesso al Terminale in caso di emergenza esterna.

Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto d) Si veda quanto riportato al punto sopra. In caso di emergenza in impianto sarà attivato un piano di emergenza interno che prevederà le azioni di prevenzione e protezione necessarie a seconda dell'area interessata all'emergenza, che includeranno la sospensione delle attività in impianto compresa la movimentazione di eventuali mezzi mobili presenti in impianto.

Una potenziale criticità legata a questa prescrizione sta nella interpretazione di "evitare la presenza di potenziali fonti di innesco mobili". Se si dovesse intendere che un mezzo non può mai entrare in un'area potenzialmente soggetta a atmosfera infiammabile, questo può comportare problemi operativi. Se invece si intende come detto sopra, non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto e) L'Appendice 3 nel Rapporto di Integrazione 06-359-H11, Rev. I è relativa al Documento 3269-CD-RTT-90000011 "Motivazione sulla scelta dell'elevazione degli Scarichi delle Valvole di Sicurezza dei Serbatoi di Stoccaggio" che non riporta la posizione della Sala Controllo. La posizione della Sala Controllo è riportata nell'edificio indicato in planimetria in Appendice I0 al Rapporto di Integrazione 06-359-H11, Rev. I, Disegno No. 3269-AX-DG-IA001002, la sala Controllo non risulta interessata da valori di irraggiamento o sovrappressione significativi come presentato nel Rapporto NOF Doc. No. 06.359-H9.

La sua progettazione a fronte di eventuali irraggiamenti o sovrappressioni non pone comunque problemi di fattibilità.

Punto f) Il sistema di raccolta e trattamento delle acque piovane sarà come indicato alla pagina 32 del Doc. No. 06-359-H11 Rev. I. in accordo con il Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia, Art. 121 del D.Lgs 152/2006 e con il "Piano di Tutela delle Acque della Regione Puglia, Piano Direttore, Appendice A1". Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto g) Come richiesto in sede di redazione del Rapporto di Sicurezza Definitivo i dati meteorologici saranno desunti da ulteriori fonti ufficiali riconosciute a livello internazionale. Come sottolineato nella relazione non si attendono trattandosi di dati statistici, variazioni degne di nota.

Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto h) Come riportato nel Rapporto NOF 06-359-H9, pag. 78, il sistema di pompaggio e scarico dell'acqua piovana dal PIT sarà dimensionato per 50 m<sup>3</sup>/ora di pioggia in condizioni di massima precipitazione come da dati di progetto. Il dimensionamento sarà verificato in fase di progettazione esecutiva così come le ridondanze del sistema di pompaggio e scarico. Anche per la realizzazione di una protezione supplementare contro l'ingresso di quantità eccessive di acqua nel PIT non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto i) Come riportato nei Rapporto NOF 06-359-H9, pag. 152 i bacini di raccolta saranno dotati di rivelatori gas e di rivelatori del freddo. La protezione attiva già prevista riportata nel disegno in Allegato 1.D.2 al Rapporto NOF Doc. No. 06-359-H9 è a schiuma (si veda in particolare il Disegno 3269-SX-DG-IZ00\_001 Item FOI Generatore di Schiuma Bacino di Contenimento Area di Stoccaggio, Item F02 Generatore di Schiuma Bacino di Contenimento Area Processo e il Disegno 3269-SX-DG-IZ00\_002, Item F03 Generatore di Schiuma Bacino di Contenimento Bracci di Scarico).  
Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto j) Relativamente all'ipotesi di presenza di GNL nel "PIT" come riportato nel Rapporto NOF Doc. No. 06-359-H9, pag. 76 si ritiene tale ipotesi esclusa per effetto della presenza di una rete di collettamento e di protezioni sulle tubazioni e sulle apparecchiature installate sul serbatoio allo scopo di evitare rilasci nel "PIT" e convogliarli nel bacino di raccolta. Come riportato al Capitolo 28 del Rapporto di Integrazione al NOF Doc. No. 06-359-H11, Rev. 1 è prevista la realizzazione di un sistema di raccolta e convogliamento al bacino di eventuali perdite da flange e/o tubazioni di entrata/uscita poste sulla cupola o lungo la parete verticale del serbatoio. Il sistema di raccolta e convogliamento GNL sarà costituito da scossaline e canale di gronda sagomati adeguatamente per impedire l'ingresso del GNL nel PIT. Il dettaglio di tali opere sarà definito in fase di progetto esecutivo. In Appendice 20 al Doc. 06-359-H11 è stato riportato un disegno concettuale del sistema complessivo di contenimento, raccolta e convogliamento GNL dal tetto e lungo la salita dei tubi (disegno IRSDS/08) esplicativo delle protezioni previste. La progettazione di dettaglio del sistema di contenimento e raccolta delle eventuali perdite dalle tubazioni dei serbatoi e il loro convogliamento ai bacini sarà sviluppata in fase di progetto esecutivo. In fase di progettazione esecutiva sarà effettuata come richiesta una valutazione analitica e conseguentemente sarà valutata la necessità di dotare il PIT di eventuali sistemi di protezione attiva in analogia ai bacini di raccolta GNL già presenti in impianto.  
Non si ravvisano quindi problemi di fattibilità.

Punto k) Come riportato al punto j), a seguito della progettazione di dettaglio delle protezioni previste allo scopo di evitare il rilascio di GNL nel PIT e della valutazione analitica sopra citata si valuterà la necessità di eventuali sistemi destinati all'allontanamento del GNL dal PIT.  
Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto l) In relazione al "Rischio Tsunami" come riportato nel Rapporto NOF Doc. No. 06-359-H9, pag. 78 gli studi effettuati in merito relativi alla possibilità di formazione di onde anomale hanno concluso che la massima altezza dell'onda attesa anche in un eventuale caso di "Tsunami" non avrebbe altezza tale da invadere l'area del Terminale (posta ad una elevazione di +3.5 m s.l.m.). Si veda quanto riportato all'Allegato 21 punto 8.2.1 del Rapporto di Integrazione al NOF Doc. No. 06-359-H11 Rev.1. Qualora sia necessario fornire una stima della probabilità che una onda di Tsunami superi la quota di 3.5 m, sarà necessario condurre uno studio ad hoc, studio non standard ma per il quale non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto m) Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto n) Come riportato nell'Appendice 1.8.6 del Rapporto NOF Doc. No. 06-359-H9, in impianto verrà osservato un sistema di manutenzione preventiva su base programmata, verranno eseguite ispezioni di sicurezza e controlli dello stato di conservazione delle strutture per accertare l'assenza di residui, in particolare di sostanze infiammabili o combustibili e l'assenza di perdite di sostanze infiammabili o fluidi di servizio, ispezioni controlli non distruttivi e prove di pressione svolti da autorità indipendenti.  
Non si ravvisano problemi di fattibilità.

Punto o) I dati e le valutazioni riportate all'Allegato 21 punto 8.2.1 del Rapporto di Integrazione al NOF Doc. No. 06-359-H11 Rev. 1 saranno verificati in fase di progettazione esecutiva e a valle delle risultanze delle

verifiche effettuate. intraprese le necessarie azioni progettuali.  
Non si ravvisano problemi di fattibilità.

**RICHIAMATO** altresì che la Società *D'Appolonia*, in nome e per conto del Proponente, sosteneva che, dal punto di vista autorizzativo (in riferimento al Decreto di compatibilità ambientale n. 366/2010) le prescrizioni formulate dalla CTR non comportano modifiche progettuali "sostanziali", ossia tali da comportare un aggravio degli impatti ambientali; inoltre, per quanto riguarda il punto f) delle prescrizioni CTR, la Società *D'Appolonia* garantiva che il sistema di raccolta e trattamento delle acque piovane sarà progettato e realizzato nel rispetto delle normative vigenti.

**PRESO ATTO** che il Proponente, nella nota di trasmissione della sopra descritta documentazione (nota BRLNG/PIO/PROT.91 del 3 agosto 2012, trasmessa dalla DVA con nota DVA-2012-0024392 del 11/10/2012, acquisita al Prot. CTVA-2012-3642 del 11/10/2012) sosteneva che, dall'analisi tecnica svolta sui singoli punti, non emergevano significative o sostanziali aggiornamenti da apportare al progetto dell'impianto di cui alla documentazione progettuale trasmessa con lettera BRLNG/PROT.173/2010 del 01/12/2010, Progetto Definitivo in recepimento delle Prescrizioni di cui al Decreto VIA 366/2010.

**EVIDENZIATO** inoltre che il CTR, nella sua nota di trasmissione del NOF, affermava "*...di aver preso in esame le osservazioni formulate, con nota BRLNG/PIO/prot.079/pf del 07.06.2012, ... in riscontro alle determinazioni dello stesso C.T.R. espresse con nota prot. n. 5333 del 28.05.2012...*".

**EVIDENZIATO** ancora una volta che entrambi i sopra citati documenti:

- osservazioni formulate dal Proponente con nota BRLNG/PIO/Prot.079/pf del 07/06/2012;
- determinazioni dello stesso C.T.R. espresse con nota Prot. n. 5333 del 28/05/2012;

non sono mai stati trasmessi dal Proponente alla DVA e quindi alla scrivente CTVA.

**RIBADITO** che l'attività istruttoria non possa assolutamente prescindere dall'acquisizione di tale richiamata documentazione.

**VALUTATO** infatti necessario acquisire tutta la documentazione esaminata dal CTR, nelle varie fasi che, via via, si sono succedute e che hanno portato ai diversi pronunciamenti formulati dallo stesso Comitato Tecnico Regionale.

**RITENUTO** in particolare che occorre acquisire quanto richiesto da DVA al CTR con la sopra richiamata nota Prot. DVA-2013-22257 del 30/09/2013, richiesta rimasta tutt'ora inevasa.

**RIBADITO** altresì che è assolutamente necessario conoscere, con maggior dettaglio e accuratezza, il progetto trasmesso dal Proponente per l'ultima pronuncia NOF del CTR di giugno 2012, con particolare riguardo alla sua rispondenza con la documentazione progettuale presentata alla Direzione, e quindi alla scrivente CTVA, per le precedenti Verifiche di Ottemperanza (cfr. es. le Prescrizioni A.2.3) *Interramento dei serbatoi* e B.1g) *Collegamento terraferma — colmata a mare*).

**RICHIAMATO** ancora una volta che, con la precedente pronuncia CTVA espressa a riguardo della Verifica di Ottemperanza alla prescrizione A.2.2. con il Parere n. 1119 del 14/12/2012, si invitava il Proponente a presentare una più completa ed adeguata documentazione, con particolare riguardo a:

1. *le osservazioni formulate dal Proponente con nota BRLNG/PIO/prot.079/pf del 07.06.2012;*
2. *le determinazioni dello stesso C.T.R. espresse con nota prot. n. 5333 del 28.05.2012;*
3. *la completa documentazione esaminata dal CTR, nelle varie fasi che hanno portato ai diversi pronunciamenti formulati dallo stesso Comitato Tecnico Regionale;*
4. *la qualifica puntuale del progetto trasmesso dal Proponente per l'ultima pronuncia NOF del CTR di giugno 2012, con particolare riguardo alla sua rispondenza con la documentazione progettuale presentata alla Direzione, e quindi alla scrivente Commissione, per le precedenti Verifiche di*

Ottemperanza (cfr. es. le Prescrizioni A.2.3) Interramento dei serbatoi e B.1g) Collegamento terraferma — colmata a mare).

5. i chiarimenti circa la potenziale criticità legata Punto d) delle prescrizioni NOF giugno 2012 la cui interpretazione di "evitare la presenza di potenziali fonti di innesco mobili": potrà comportare problemi operativi, afferma infatti il Proponente, se si dovesse intendere il divieto ai mezzi di entrare in un'area potenzialmente soggetta a atmosfera infiammabile.

**CONSIDERATO**, al contrario, che con la nota dell'11/03/2013, acquisita al Prot. DVA-2013-6689 del 18/03/2013, il Proponente ha trasmesso la documentazione integrativa richiesta in relazione ai soli punti 1 e 2 sopra riportati mancando completamente la documentazione di cui ai punti 3, 4 e 5.

**RICHIAMATO** infine che DVA (cfr. Prot. DVA-2013-22257 del 30/09/2013) richiede a CTVA di avviare la propria attività istruttoria relativamente alla documentazione fornita dalla Società, nelle more dell'acquisizione di tutta la documentazione.

**RIASSUNTO** e richiamato in sintesi che:

- il procedimento non si può concretizzare in quanto, nonostante la richiesta avanzata da DVA Prot. DVA-2013-22257 del 30/09/2013, ad oggi si è ancora in attesa che il CTR della Puglia trasmetta al MATTM il NOF aggiornato relativo alla nuova e mutata configurazione del Rigassificatore di Brindisi;
- si ribadisce a riguardo che la prescrizione A.2.2 di cui trattasi (che riguarda espressamente l'aggiornamento del NOF) non era stata ottemperata (cfr. precedente Parere CTVA n. 1119/2012) poiché il Proponente non aveva all'epoca ancora ottenuto (e quindi trasmesso) il richiesto aggiornamento del NOF;
- in data 11/03/2013 il Proponente ha comunicato al MATTM di ritenere che dovesse essere il CTR a trasmettere direttamente al Ministero l'aggiornamento del NOF, in virtù del principio di collaborazione tra Amministrazioni;
- la DVA ha atteso invano il suddetto documento per ulteriori 7 mesi, dopo di che, come già sopra descritto, in data 30/9/2103 ha riattivato comunque il procedimento presso la CTVA richiedendo ancora una volta "...per economia del procedimento, si chiede al Comitato Tecnico Regionale della Puglia di voler cortesemente contribuire alla Verifica di Ottemperanza di cui trattasi, fornendo copia della documentazione sopradetta...".
- ad oggi, dopo ulteriori 30 mesi, il MATTM resta ancora in attesa della complessiva documentazione richiesta al Proponente e al CTR Puglia, per poter procedere compiutamente all'esame istruttorio, al fine di esitare il procedimento di Verifica di Ottemperanza della Prescrizione A.2.2 "Analisi di Rischio e Sicurezza" riattivato nel 2013.

**EVIDENZIATO**, ancora ed in particolare, che la parziale trasmissione dei documenti richiesti al Proponente non consente di esaminare compiutamente le incomplete documentazioni ricevute, in quanto la specificità delle questioni poste implica una complessiva risposta da parte del Proponente.

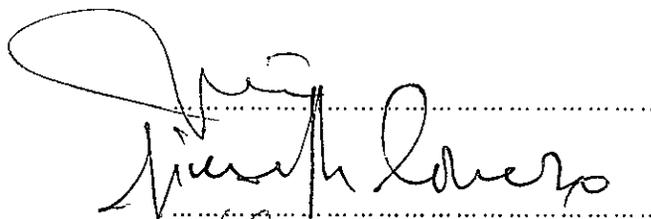
**RITENUTO** pertanto che, per tutto quanto sopra evidenziato, non sussistano ancora una volta le condizioni tecniche per procedere ad una valutazione istruttoria, accurata ed organica, della Verifica di Ottemperanza di cui trattasi.

**RICHIAMATI**, infine, tutti i precedenti Pareri formulati dalla scrivente CTVA, in relazione all'impianto di cui trattasi, confermando tutte le valutazioni istruttorie finora espresse dalla Commissione ed in essi contenuti.

tutto ciò **VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO**, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

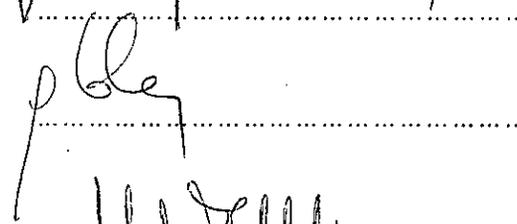
conferma l'esito negativo all'ottemperanza della prescrizione A.2.2 "Analisi di Rischio e Sicurezza" per le motivazioni già sostenute con il precedente Parere CTVA n. 1119 del 14/12/2012.

Guido Monteforte Specchi  
(Presidente)



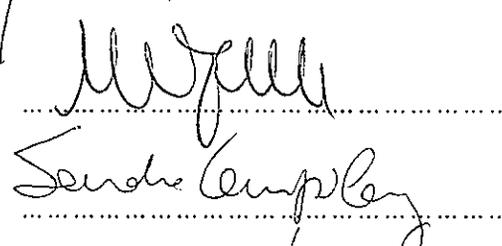
Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone  
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres  
(Coordinatore Sottocommissione VIA  
Speciale)

Avv. Sandro Campilongo  
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



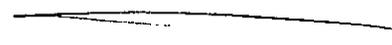
Prof. Vittorio Amadio

**ASSENTE**

Dott. Renzo Baldoni

**ASSENTE**

~~Dott. Gualtiero Bellomo~~



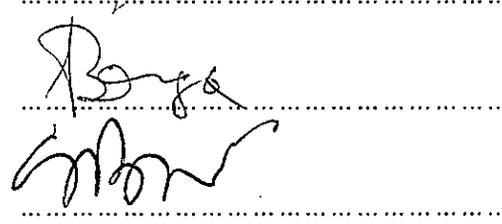
Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino

**ASSENTE**

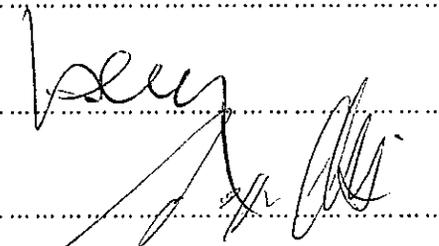
Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti

**ASSENTE**

Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

**ASSENTE**

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

*Carlo Collivignarelli*

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

*Siro Corezzi*

Dott. Federico Crescenzi

*Federico Crescenzi*

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Dott. Marco De Giorgi

ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

*Francesco Di Mino*

Avv. Luca Di Raimondo

~~*Luca Di Raimondo*~~

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

*Falappa Gatto*

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Ing. Despoina Karniadaki

*Despoina Karniadaki*

Dott. Andrea Lazzari

*Andrea Lazzari*

Arch. Sergio Lembo

*Sergio Lembo*

Arch. Salvatore Lo Nardo

~~*Salvatore Lo Nardo*~~

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

*Handwritten notes and signatures at the bottom of the page.*

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

Ing. Mauro Patti

Mauro Patti

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

Roberto Viviani