



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

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

PARERE N. 2454 DEL 07/07/2017

Progetto	Verifica di ottemperanza Progetto del nuovo Piano Regolatore Portuale del porto di Anzio. DEC/VIA/794, del 11/12/2003, prescrizione lettera A) punto 2 VIP 3610
Proponente	Capo d'Anzio ed il Comune di Anzio

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 e s.m.i. recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare la Parte seconda concernente “*Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)*”;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. 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 Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

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 il Decreto 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 ed i successivi decreti integrativi;

VISTO il decreto di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 con il quale è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi in Comune di Anzio (RM);

VISTA la domanda presentata dalla Società Capo d’Anzio S.P.A. in data 26/4/2017 e acquisita dalla CTVA con nota prot. n. 1257 del 26/4/2017 per l’avvio della procedura di verifica di ottemperanza della prescrizione lettera a) 2, del provvedimento di VIA n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 relativa al progetto di realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi nel Comune di Anzio (RM);

PRESO ATTO che

la domanda è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.10418/DVA in data 26/4/2017;

CONSIDERATO che

la prescrizione a) 2, recita: “*prima dell’avvio dei lavori e contestualmente alla redazione del progetto esecutivo dovrà essere predisposto un idoneo progetto per le attività di dragaggio (da concordare con l’ARPA Lazio), con una specifica caratterizzazione dei sedimenti che si intendono rimuovere c/o riutilizzare. In tal senso dovrà essere acquisito il parere previsto per le attività di dragaggio e di questo dovrà essere data evidenza agli soggetti interessati alla procedura VIA*”;

Con parere n 2247 del 2/12/2016 la Commissione VIA ha ritenuto non ottemperata la prescrizione a 2 “*Tale prescrizione non è momentaneamente ottemperata in quanto il progetto di dragaggio predisposto dovrà essere conformato alla nuova disciplina in materia (D.M. 173/2016)*”;

CONSIDERATO che

Tale condizione è anche condivisa da ARPA Lazio che nella sua nota acquisita con prot. CTVA n 3497 del 17/10/2016, segnala che *“ si ritiene pertanto opportuno che il progetto di dragaggio si conformi alla nuova disciplina in materia ed in particolare a quanto previsto dall'allegato tecnico dello stesso decreto. Si evidenzia inoltre che l'Agenzia non ha nello specifico competenza in relazione ad autorizzazioni, pareri, nulla osta o atti di assenso.”*;

in relazione al parere della Commissione VIA, è stato emesso il Decreto Direttoriale n. 453 del 20/12/2016, con il quale è stata determinata l'ottemperanza per i punti 1, 3 e 5, e la non ottemperanza per i punti 2 e 4, con la precisazione che *“La documentazione ed ogni elemento mancante ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni lettera A) 2. e 4. dovranno essere trasmessi entro 60 giorni dalla notifica del presente provvedimento”*;

CONSIDERATO che la prescrizione indicava anche che il progetto di dragaggio doveva essere concordato con ARPA;

E PRESO ATTO che ARPA Lazio con propria nota prot. n. 75412 del 11/10/2016, acquisita con prot. CTVA n 3497 del 17/10/, comunicava che *“ pertanto la scrivente Agenzia non ha tra le proprie competenze quella consultiva nella redazione del progetto specifico e per tale motivo la prescrizione a inerente il progetto di dragaggio non può essere espletata dall'Agenzia”*;

VALUTATO che sulla materia è comunque subentrato un protocollo dettagliato dettato dal DM 173/2016, al quale il progetto si è adeguato;

ESAMINATA la documentazione progettuale pervenuta e acquisita dalla CTVA con nota prot. n. 1257 del 26/4/2017;

CONSIDERATO che

- l'intervento, si inserisce nell'ambito dei lavori di realizzazione del nuovo Marina di Capo d'Anzio, previsti dal Piano Regolatore Generale (PRG), dal Piano Regolatore Portuale (PRP) e dal Piano di Coordinamento dei Porti della Regione Lazio, che si pongono l'obiettivo di razionalizzare ed ampliare l'antica struttura portuale di Anzio a fini prevalentemente, ma non esclusivamente, diportistici attraverso la ristrutturazione, l'ammodernamento e il potenziamento del bacino esistente, la Darsena Nord, e la costruzione di un nuovo bacino portuale, la Darsena Sud, ubicata sul versante sud del Molo Innocenziano;
- In seguito alla Determinazione n. G04342 della Regione Lazio del 04/04/2014 ed alla consegna finale delle aree del 02/07/2014 sono state modificate le fasi realizzative dell'opera secondo la seguente articolazione:
 - Fase 1, Messa in sicurezza del bacino esistente;
 - Fase 2, Adeguamento della Darsena Nord;
 - Fase 3, Completamento delle opere (Darsena Nord e Darsena Sud)

CONSIDERATO che

- la fase di messa in sicurezza risulta terminata, come asserito dal proponente;
- la documentazione presentata dal proponente si riferisce alla Darsena Nord;
- le prescrizioni lettera b,c,d,e,f, e g si riferiscono alla fase della redazione del progetto esecutivo (prima dell'inizio dei lavori) ed il Proponente, nella documentazione allegata, elenca lo stato di avanzamento delle prescrizioni e la relativa tempistica;
- le prescrizioni b,c,d,e,f, e g, si riferiscono a prescrizioni che riguardano le fasi di cantiere, o successive, e che al momento non possono essere ottemperate dato che i lavori non sono iniziati;
- la prescrizione soggetta a verifica di ottemperanza con il presente parere è la prescrizione lettera a) 2;

CONSIDERATO che

Al fine di adeguare la profondità del fondale alle esigenze del parco nautico che sarà ospitato nella Darsena Nord, il progetto prevede di approfondire il fondale di circa 2 m, in modo da raggiungere la quota massima di fondale, in prossimità dell'imboccatura, di - 4 m s.l.m.m. L'area di dragaggio è ubicata nella zona compresa tra la nuova diga di sopraflutto e il pontile a T e si estende su una superficie di circa 25.792,26 m²;

Saranno rimossi circa 22.774,69 m³ di sedimenti marini che, previa autorizzazione da parte delle Autorità competenti, saranno utilizzati nell'ambito del cantiere di costruzione;

dal decreto di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 con il quale è stato espresso giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto per la realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi in Comune di Anzio (RM), si rileva che le quantità di materiale da dragare previste inizialmente erano di circa 200.000,0 mc, che sarebbero state interamente riutilizzate nell'ambito del progetto;

CONSIDERATO che

Il Proponente, al fine di poter acquisire le informazioni circa lo stato di qualità ambientale dei sedimenti marini presenti all'interno del Porto di Anzio, in data 20/02/2017 ha effettuato una campagna di campionamenti dello strato superficiale di sedimenti marini mediante l'utilizzo di benna Van Veen della capacità di 3,5 l. I punti di prelievo sono stati definiti sulla base della planimetria dell'area di intervento ed individuati dopo aver suddiviso l'area in dieci quadranti pressoché congruenti ed aventi superfici di circa 2.500 m² ciascuno;

l'indagine ambientale sedimenti marini “ del 30 Marzo 2017 a firma del dott. Dino Erdfeld riporta: la planimetria dei punti di prelievo, le curve batimetriche, i rapporti di prova dell'indagine granulometrica, i rapporti di prova delle determinazioni chimico-fisiche, i rapporti di prova delle determinazioni dei saggi ecotossicologici ed i risultati delle elaborazioni Sediqualssoft 109.0@;

dalla strategia di campionamento per aree portuali secondo l'allegato tecnico al DM 173/2016, si rileva che per la tipologia 1 (aree unitarie lungo la perimetrazione interna caratterizzata dalla presenza di manufatti, quali ad esempio pontili, darsene e banchine) all'area da sottoporre a escavo deve essere sovrapposta una griglia a maglia quadrata di 50 m x 50 m (2.500 m²);

il progetto di dragaggio stima i volumi di dragaggio in circa 22.775 m³ di sedimenti di natura sabbiosa, individuando le seguenti aree di approfondimento del fondale:

- Area A, posta in prossimità della radice della nuova diga di sottoflutto, il cui fondale di progetto è posto a - 2,5 m s.l.m.m. e la cui superficie misura circa 5.014,99 m²;
- Area B, posta in corrispondenza della testata della nuova diga di sottoflutto e del braccio sud del pontile a T, il cui fondale di progetto è posto a - 3,0 m s.l.m.m. e la cui superficie misura circa 15.191,10 m²;
- Area C, posta in corrispondenza dell'imboccatura portuale, il cui fondale di progetto è posto a - 4 m s.l.m.m. e la cui superficie misura circa 5.586,17 m²;

al fine di definire lo stato di qualità ambientale dei sedimenti marini sono stati determinati gli analiti previsti dalla tabella 2.5 ed eseguite le indagini ecotossicologiche accorpandole in una batteria secondo le indicazioni di cui alla tabella 2.3 dell'allegato tecnico al DM 173/2016;

la classificazione dei sedimenti presenti è stata condotta seguendo la metodologia della “classificazione ponderata” secondo quanto previsto dal paragrafo 2.7 dell'allegato tecnico al DM 173/2016, applicando i criteri di integrazione ponderata di cui alle Appendici 2B e 2C dell'allegato;

anche per la classificazione ecotossicologica è stato applicato il criterio di integrazione ponderata secondo quanto previsto dall'appendice 2B dell'allegato tecnico al DM 173/2016 seguendo la flow chart di figura B1,

attribuendo le classi di pericolo ecotossicologico rispetto ai valori di HQ della batteria di saggi, in riferimento a quanto riportato nella tabella B1 dell'allegato;

per ciascun campione di sedimento è stata determinata la classe di pericolo;

sulla scorta delle risultanze analitiche ed in riferimento alle modalità di classificazione di cui alla tabella 2.7 dell'allegato tecnico al DM 173/2016 il Proponente ha formulato le seguenti conclusioni:

"1) I campioni di sedimenti denominati P1, P2, P5, P6 rientrano nella classe di qualità dei materiali D, destinabili ad operazioni di immersione in ambiente conterminato impermeabilizzato secondo quanto previsto al paragrafo 3.2.3 dell'allegato tecnico al DM 173/2016, con idonee misure di monitoraggio secondo quanto previsto al paragrafo 3.3 del citato allegato;

2) I campioni di sedimenti denominati P3, P4, P7, P8, P9, P10 rientrano nella classe di qualità dei materiali C, destinabili ad operazioni di immersione in ambiente conterminato in ambito portuale in grado di trattenere tutte le frazioni granulometriche del sedimento, incluso capping all'interno di aree portuali secondo quanto previsto al paragrafo 3.2.3 dell'allegato tecnico al DM 173/2016, con idonee misure di monitoraggio secondo quanto previsto al paragrafo 3.3 del citato allegato;

Opzioni di gestione

CONSIDERATO quindi che

La tipologia dei sedimenti da dragare (sabbie oltre il 90%), introduce un' ulteriore modalità operativa consistente nel sottoporre gli stessi a trattamento di soil washing. Tale processo utilizza una tecnologia il cui obiettivo è massimizzare il recupero di materia e ridurre, quindi, la quantità di rifiuti da conferire a smaltimento. Il trattamento consiste nella selezione granulometrica e nel lavaggio della frazione solida del rifiuto in ingresso (sedimenti), mediante la fluidificazione della stessa nelle acque di lavaggio e il trasferimento totale o parziale della contaminazione nella frazione fine. Il processo di selezione della fase solida è seguito quindi da un trattamento chimico-fisico della torbida risultante, in modo da permettere il ricircolo delle acque di lavaggio trattate. In questa maniera i sedimenti dragati, previa verifica della qualità successiva al trattamento, potranno essere riutilizzati in sito come previsto dal Progetto (formazione dello scanno di imbasamento, del rinfiacco dei cassoni e per il riempimento delle celle dei cassoni nonché per la costruzione dei terrapieni retro banchina) piuttosto che conferiti a discarica, così come la normativa in materia vigente prevede. Il soil washing verrà applicato con impianto mobile, da autorizzare ai sensi dell'art. 208 comma 15 del D.Lgs. 152/06 come "impianto mobile di trattamento rifiuti";

In questa maniera i sedimenti dragati, previa verifica della qualità successiva al trattamento, potranno essere riutilizzati in sito come previsto dal Progetto, piuttosto che conferiti a discarica, in ambienti conterminati e/o conterminati e impermeabilizzati, così come la normativa in materia vigente prevede. Tale attività, come quella di dragaggio, sarà sottoposta ad attento monitoraggio sia relativo alla rimozione dei sedimenti che alla gestione degli stessi (caratterizzazione post trattamento);

stante la natura sabbiosa dei sedimenti da dragare, prevede il completo riutilizzo dei sedimenti dragati, a seguito di trattamento di soil washing.

VALUTATO che

Le quantità di materiale da dragare, pari a 22.774,69 m³, rientra ampiamente in quanto stabilito nelle previsioni dello studio ambientale e evidenziato dal decreto di compatibilità ambientale n. DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003;

la documentazione presentata dal Proponente segue l'articolazione dell'Allegato Tecnico al Decreto attuativo dell'art.109, comma 2 lettera a), D.Lgs. 152/2006,

la documentazione comprende :

m

h

g

h

S

- la Scheda di inquadramento dell'area di intervento;
- la caratterizzazione e classificazione dei materiali dell'area di escavo di fondali marini;
- il progetto di Dragaggio;

Il Proponente ha effettuato la caratterizzazione dopo aver suddiviso l'area in dieci quadranti pressoché congruenti ed aventi superfici di circa 2.500 m² ciascuno, secondo quanto indicato dal DM 173/2016, per la tipologia 1;

il reimpiego dei sedimenti portuali, che saranno utilizzati per la formazione dello scanno di imbasamento, del rinfiango dei cassoni e per il riempimento delle celle dei cassoni nonché per la costruzione dei terrapieni retro banchina, consente di ridurre sia l'impatto sulle risorse naturali sia il traffico generato dai mezzi impiegati dal cantiere lungo le direttrici di accesso al porto, evitando l'approvvigionamento di inerti da cava e/o il conferimento a discarica di sedimenti marini contaminati; con tecniche che, per i sedimenti inquinati, data la natura del materiale sabbioso per il 90%, consentono il recupero previo trattamento tramite impianto di soil washing;

VALUTATO inoltre che

Per quanto riguarda i sedimenti classe C e D, la figura 7 dell'allegato tecnico al DM 173/2016, evidenzia le diverse opzioni di gestione compatibili con la classificazione di qualità dei materiali da dragare, che sono ritenute vincolanti per l'esecuzione delle attività;

Monitoraggio Ambientale

Al fine di ridurre l'impatto dell'attività di dragaggio sulla componente acque marine, il dragaggio avverrà in ambiente conterminato con panne galleggianti e durante le operazioni di dragaggio sarà svolto il monitoraggio della torbidità e confrontato con lo stato ante-operam, che consentirà di valutare eventuali azioni di disturbo e, se necessario, di adottare misure correttive;

CONSIDERATO che prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisita l'autorizzazione per la movimentazione dei fondali marini ex art. 109 del D.lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. da parte dell'autorità competente sulla base del progetto esecutivo;

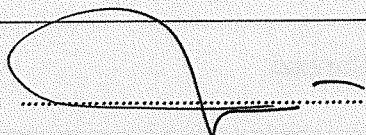
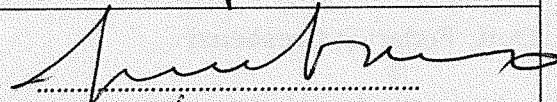
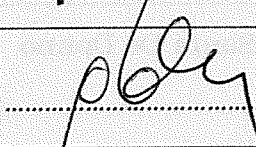
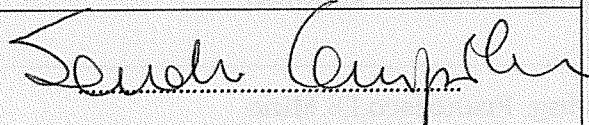
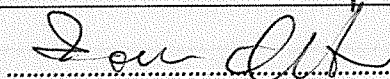
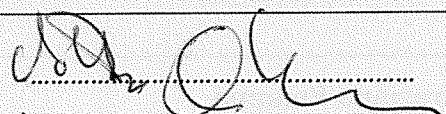
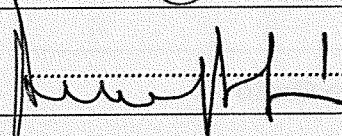
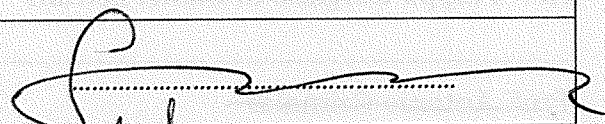
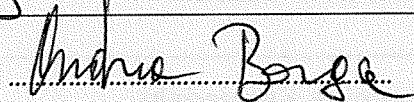

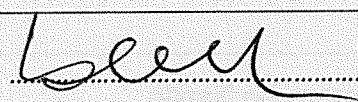

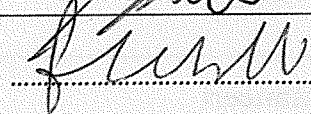
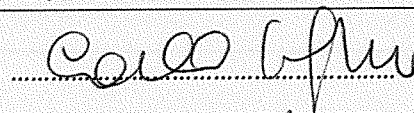
**Tutto ciò visto, considerato e valutato:
la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS**






RITIENE


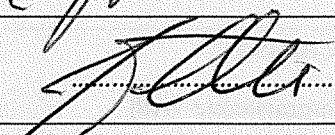


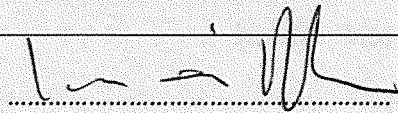
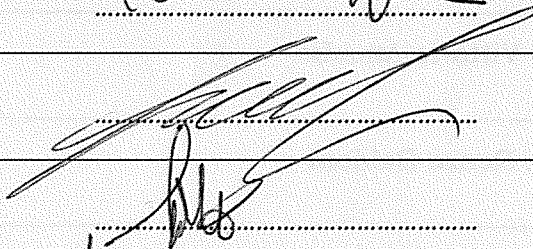
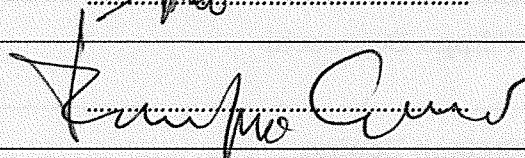

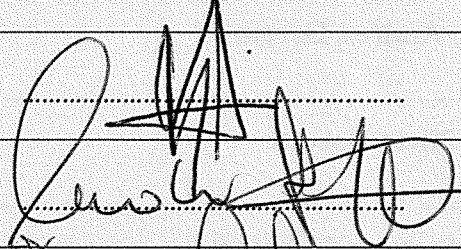
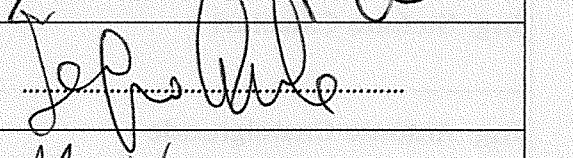
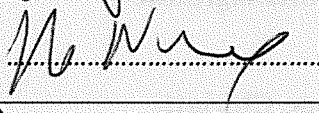
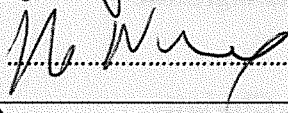
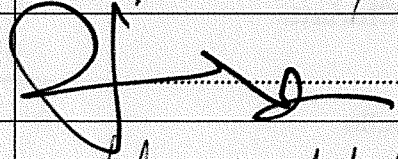
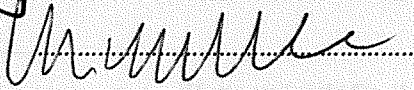
sulla base della documentazione trasmessa:


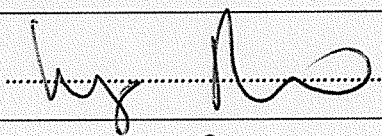


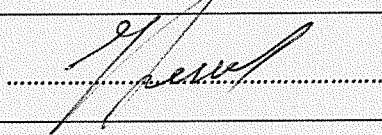
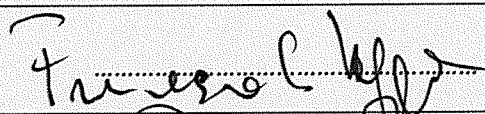

ottemperata la prescrizione lettera a) 2 del DEC/VIA/2003/794 del 11/12/2003 relativa al progetto di dragaggio relativo alla realizzazione del nuovo Piano Regolatore Portuale (P.R.P.) del Porto di Anzio da realizzarsi nel Comune di Anzio (RM).

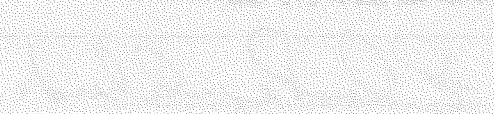
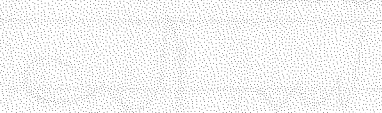

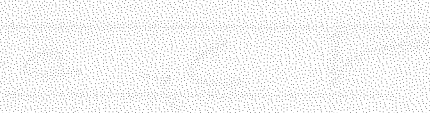
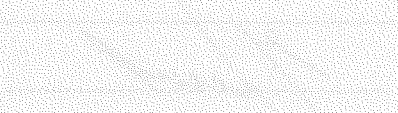
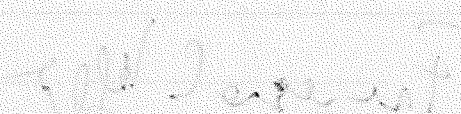

Per quanto riguarda il monitoraggio ambientale e la gestione dei sedimenti, il Proponente dovrà attenersi scrupolosamente alle indicazioni dell'allegato tecnico al DM 173/2016 e le operazioni di dragaggio dovranno essere svolte sotto il controllo dell'ARPA.

Ing. 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)	ASSENTE
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Ing. Antonio Castelgrande	
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	

Dott. Siro Corezzi	
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	ASSENTE
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	ASSENTE
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	

Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE.....
Ing. Francesco Montemagno	ASSENTE.....
Ing. Santi Muscarà	ASSENTE.....
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	ASSENTE.....
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE.....
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	
Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE.....
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE.....
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	

ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD
ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD
ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD
ASSENTE	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD
	THE SECRETARY OF THE BOARD